

ДОРОГИ ЮГРЫ.

**Прошлое,
настоящее,
будущее**



ДОРОГИ ЮГРЫ.

**Прошлое,
настоящее,
будущее**

Ханты-Мансийский автономный округ (историческое название края — Югра) занимает площадь 534,8 тысячи квадратных километров. По его территории протекает более двух тысяч больших и малых рек общей протяженностью 1,72 тысячи километров. А с юга на север несут воды две крупнейшие реки Западно-Сибирской равнины — Обь и Иртыш. Округ — самый заболоченный и заозеренный регион Земного шара. В общей площади округа болота занимают 44 процента. Здесь насчитывается более 300 тысяч озер. Все это создает исключительные природные сложности в строительстве и содержании автомобильных дорог. Значительная часть округа покрыта лесами. Они составляют около 4,5 процента лесного фонда России. Богата флора и фауна. Кроме огромных запасов нефти и газа, есть золото, жидкий кварц, коллекционное серебро, уголь, железные руды, медь, цинк, свинец, ниобий, тантал и другие полезные ископаемые.

ХАНТЫ-МАНСИЙСК

Издательство Поиск, 2004

ГЛАВА ПЕРВАЯ

К читателям (5)

А.В. Филипенко. Автомобильные дороги в решении социально-экономических задач Ханты-Мансийского автономного округа (13)

И.И. Нестеров. У истоков северных дорог (27)

Г.К. Алпатов. Нефть и дороги (35)

А.И. Каспаров. «Ты помнишь, как все начиналось?..» (47)

А.Н. Ксенофонтов. Преодолевая трудности и невзгоды (55)

А.В. Линцер. Воспоминания о главном... (59)

В.Д. Казарновский. Союз науки и производства (67)

М.П. Болштянский. Кадровая составляющая дорожной эпопеи Югры (77)

Н.А. Малюшин. Нам дороги эти позабыть нельзя (83)

ГЛАВА ВТОРАЯ

В.А. Бец. Дороги — это и наше настоящее, и наше будущее (89)

С.В. Галкин. Дорогами созидания (107)

А.И. Безотосный. Романтика и проза северных дорог (121)

А.Ф. Савоськин. Нужны новые подходы, новые решения (133)

Ю.А. Агалаков. В поисках неординарных решений (139)

П.Н. Подобрий. Великий перекресток (147)

В.Н. Долгов. И сокращаются большие расстояния... (157)

А.С. Басалыко. На переднем крае (163)

В.М. Судейкин. Дороги Ханты-Мансийска (166)

А.В. Рыженков. Нягань — город молодой (168)

С.П. Маненков. Асфальт на дорогах Белоярского (170)

Ю.Т. Манчевский. Зимники идут в прошлое (170)

В.В. Левитский. На острие проблем (172)

С.П. Бойченко. Дорога Саранпауль — Неройка (173)

Н.И. Горкунов. Опыт и добросовестность — залог успеха (175)

Б.С. Хохряков. Совместными усилиями (180)

А.П. Чапайкин. Дороги Мегiona (181)

И.В. Осипенко. Решая сложные задачи (182)

В.О. Куссмауль. Доброе сотрудничество (184)

В.А. Пичугов. Труд дорожника почетен (186)

В.А. Андреев. Прорыв в дорожном строительстве (187)

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

А.В. Андреев. Дороги края, устремленного в будущее (191)

Н.В. Табаков. Сквозь топи болот и тайгу (ретроспектива) (217)

Дорога — к скважине, от скважины — к человеку (221)

На решающих направлениях (224)

Дороги завтра (246)

ББК 39.311г(2Р-4Тю-6х)
УДК 625.7(571.122)
Д 69

«Дороги Югры. Прошлое, настоящее, будущее».
Сборник воспоминаний активных участников
строительства автомобильных дорог Ханты-
Мансийского автономного округа — Югры.

ISBN 5-901855-08-6

© Издательство Поиск, 2004

К ЧИТАТЕЛЯМ

Любое поселение на земле своим появлением, так или иначе, связано с дорогой — маленькой извилистой тропинке, протоптанной человеком от старого места жительства к новому. Проходили столетия, поселения превращались в большие города и поселки, совершенствовались средства передвижения. Тропы становились трактами, автомагистралями, шоссе. И сегодня человек, неравнодушный к своему далекому и близкому прошлому, с волнением глядясь на карте страны в причудливую паутину дорог, почти всегда при желании может отыскать в глубинах истории их предшественников.

У современных же автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа — Югры таких предшественников не было. Да их прежде здесь просто не могло и быть. Ведь эти дороги проложены в местах, о которых тогда принято было писать: «Там не ступала нога человека». Закономерен вопрос: какими же мерками теперь измерить трудовой подвиг первопроходцев — геологов и дорожников, тех, кто открывал нефтяные и газовые месторождения, и тех, кто прокладывал к ним дороги жизни, по которым следом шли нефтяники и газовики, обживая и обустривая этот суровый край?! Именно благодаря героическому труду этих людей и их последователей на некогда безлюдных пространствах Западной Сибири забило главное энергетическое сердце страны под названием нефтегазовый комплекс, запульсировали нефтяные и газовые артерии, неся людям черную «кровь» земли и животворное дыхание ее подземных глубин, а с ними — свет, тепло и другие блага жизни.

И вся эта грандиозная эпопея создания и становления мощного топливно-энергетического комплекса в глухом неведомом краю с непроходимыми болотами и дремучими лесами органически, неразрывно связана с другой эпопеей — с транспортным освоением территории Ханты-Мансийского автономного округа.

К большому сожалению, события, относящиеся непосредственно к строительству автомобильных дорог Югры, не получили достаточно полного и всестороннего освещения в отечественной литературе, особенно события прошлых лет. Если деятельность геологов, нефтяников, газовиков и трубопроводчиков весьма ярко и емко находила отражение на страницах многих книг и периодических изданий, выходящих десятилетиями массовыми тиражами, то строителям дорог в них зачастую отводилась очень скромная роль. До сих пор нет отдельного издания, в котором целостно, объективно и по возможности полно воссоздавалась бы картина возникновения и развития дорожного строительства в округе, показывалось бы активное участие в этом процессе известных специалистов и руководителей.

Данный пробел хотя бы частично как раз и призвана восполнить книга, которую Вы держите в руках. Она издана по случаю десятилетия создания Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа и должна послужить в какой-то мере печатным памятником тем, кто проектировал и прокладывал здесь автомобильные дороги, поддерживал и поддерживает их в исправном состоянии, кто занимался и занимается развитием дорожной сети региона.

Книга написана в форме воспоминаний активных участников дорожного строительства Югры. Она включает в себя три раздела, отражающих прошлый и настоящие периоды этого строительства и видение перспектив дальнейшего развития дорожной отрасли.

Первый раздел книги охватывает период от начала становления нефтегазодобывающей отрасли, относящийся к 60-м годам прошлого столетия и до 1994 года, когда был образован Дорожный департамент округа. Это было время бурного строительства промышленных дорог и автозимников. Исключительно сложные природные условия и необходимость разработки только что открытых месторождений в рекордно короткие сроки требовали принятия целого ряда неординарных решений, не имевших аналогов в отечественной и зарубежной практике. Их осуществление позволяло максимально быстро и в труднодоступных местах прокладывать дороги к нефтепромышленным объектам и месторождениям, обеспечивая ускоренное развитие нефтегазодобывающего комплекса в Западной Сибири. Вместе с тем нерешенными оставались вопросы транспортного освоения, направленные на социально-экономическое развитие территории.

Современный период характеризуется социальной направленностью в развитии дорог, когда они стали строиться не от «скважины к скважине», а от населен-

ного пункта к населенному пункту или образно от «человека к человеку». За это время восстановлена и большей частью заново создана обширная сеть дорог общего пользования, способствующая устойчивому развитию автономного округа, включающая его в межрегиональную и общенациональную транспортную сеть. Две автомагистрали широтного и меридиального направлений, проходящие сегодня по территории округа, отнесены к основным автодорожным коридорам России. В числе крупнейших объектов, сооруженных за последнее десятилетие, — уникальный вантовый автодорожный мост через реку Обь в районе г. Сургуля и мостовой переход через реку Иртыш у г. Ханты-Мансийска.

Именно об этих и других успехах в дорожном строительстве, достигнутых на разных этапах транспортного освоения территории Ханты-Мансийского автономного округа, подробно рассказывается в книге воспоминаний. Ценность данного издания состоит, прежде всего, в том, что оно написано не в пересказе от имени чье-то лица, а самими участниками этого великого созидательного процесса, завершившегося созданием сети промысловых и территориальных дорог, без которых невозможно было бы становление и функционирование нефтегазодобывающей отрасли, развитие всей инфраструктуры автономного округа. Авторы воспоминаний как живые свидетели прошлого и настоящего времени повествуя о пережитых ими событиях и производственных ситуациях, переходя нередко на сухой, деловой стиль изложения задач, некогда стоявших или стоящих сегодня перед дорожной отраслью округа.

Авторы приводят немало интересных и во многом необычных, даже, казалось бы, невероятных решений технического, технологического, организационного и управленческого характера.

Примечательно и то, что, ссылаясь на наиболее значительные эпизоды из своей биографии и из жизни трудовых коллективов, авторы воспоминаний о прошлом рассказывают не столько о себе лично, сколько передают общий созидательный порыв, который объединяет и роднит порой столь разных между собой людей, ту трудовую атмосферу, в которой создаются крепкие и сильные духом рабочие семьи — коллективы строителей-дорожников, проектировщиков, механизаторов и других специалистов, непосредственно связанных со строительством и содержанием автомобильных дорог. Важно и то, что некоторые из них свой рассказ о прошлом и настоящем подкрепляют ссылками на конкретные источники или приводят в сокращенном виде редкие и в некотором роде уникальные документы, а также интересные иллюстрации, относящиеся к определенному периоду времени.

Книга ценна еще и тем, что на ее страницах выступают не только активные участники дорожного строительства, но и представители других отраслей: геологической, нефтяной, трубопроводной, а также планово-управленческих органов, которые, со своей стороны, дают оценку развития дорог, их воздействия на устойчивое формирование здесь нефтегазового комплекса мирового уровня. Естественно, без участия специалистов других отраслей эпопея строительства автомобильных дорог была бы представлена в нашем издании несколько неполно и односторонне, в отрыве от других первоочередных задач, которые приходилось



решать в свое время различным ведомствам для достижения общей цели — ускоренной поставки стране «большой нефти» с открываемых месторождений в Среднем Приобье. Поэтому мы обратились к известным специалистам, участникам освоения Севера — к крупному ученому геологу И.И. Нестерову, бывшему директору ведущего геологического института Западной Сибири ЗапсибНИГНИ, к нефтянику Г.К. Алпатову, работавшему длительное время заместителем председателя Междуведомственной территориальной комиссии Госплана СССР, а затем представителем Минэкономики России в Западно-Сибирском экономическом районе, к генеральному директору ОАО «Нефтегазпроект» Н.А. Малюшину, более 30 лет возглавляющему этот проектный институт — один из основных проектантов магистральных нефтепроводов Западной Сибири, к другим ветеранам науки и производства и попросили их поделиться своими воспоминаниями о времени «масового подъема нефтяной целины», как называли тогда газеты и журналы великую сибирскую стройку на территории Ханты-Мансийского автономного округа. Мы признательны им, принадлежавшим к поколению первопроходцев, за помощь в освещении того непростого и бурного периода в жизни Западно-Сибирского региона.

Важно и то, что ряд таких рассказов основывается на сугубо документальных материалах, ранее не публиковавшихся в открытой печати, и тем самым они представляют собой особую, не побоимся сказать, историческую ценность. Характерно, что такой документальный, фактический материал наиболее последовательно и полно воспроизводит картину строительства автомобильных дорог в округе, изначально закладываемый в проектах, относящихся к 60-м — 80-м годам прошлого столетия. Отрадно, что этот ценный материал оказался сохраненным для истории.

Безусловно, авторы воспоминаний при всей своей компетентности не претендуют на какую-то абсолютную истину. Ведь что ни говори, а в основе любого воспоминания, даже базирующегося на документах, лежит в определенной мере субъективный фактор — личностное восприятие пережитых ситуаций. Но воспоминания активных участников, взятые вместе и дополняющие одно другое, как раз и дают целостное и объективнее представление о событиях прошлого и настоящего времени, в данном случае — об эпохее строительства автомобильных дорог в Ханты-Мансийском автономном округе.

Надо отметить, не все авторские материалы выдержаны в одних мажорных тонах. Есть в них и существенные критические замечания, касающиеся прошлого и настоящего дорожной отрасли. Есть и глубокие размышления, анализ пройденного пути и видение перспектив дальнейшего развития дорожной сети в этом большом регионе с его чрезвычайно сложными природными условиями.

Итак, уважаемый читатель, перед Вами книга, освещающая эпопею строительства автомобильных дорог в Ханты-Мансийском автономном округе. Будем надеяться, что она вызовет у Вас определенный интерес и станет полезной как еще один источник информации в летописи славных дел Югорского края. В свою очередь мы от всего сердца благодарим авторов воспоминаний, откликнувшихся на нашу просьбу принять участие в создании этой книги и попробовать свои силы в несвойственном для них виде деятельности — в литературном труде. Одновременно мы надеемся, что читатель снисходительно отнесется и к труду редакционного совета.

В заключении мы хотим высказать слова благодарности губернатору Ханты-Мансийского автономного округа А.В. Филипенко за его постановочную статью, подготовленную специально для этого юбилейного издания. Ею мы и открываем первые страницы «Дороги Югры. Прошлое, настоящее, будущее».

Редакционный совет

ТАК БЫЛО

«Пять лет назад (1970 год — ред.) страна приняла поистине историческое решение: начать индустриальное наступление на нефтяную сибирскую целину. Перед геологами, строителями, нефтяниками лежала огромная, пустынная, малонаселенная территория. Никакой индустриальной базы. Ни городов, ни даже крупных сел. Только крохотные, глухие деревушки, починки да охотничьи избышки затерялись в дремучей тайге. Ни метра современных дорог. Только леса и гигантские, на сотни километров, болота неслыханной глубины. Природа словно подикутила над людьми. Свои огненные богатства она упрятала в дремучем царстве Коцея. Но особо надежно она укрыла нефтяную жемчужину — Самотлор. Ведь что такое Самотлор внешне? Так называется огромное, поросшее тиной и ряской озеро — гигантская трясина, в которой не подступиться ни с какой стороны, не рискуя быть засосанным в чавкающую бездонную преисподнюю. Мрачные урманы. Болотазыбуны. Тучи гнуса летом. Лютые морозы и двухметровые снега на сотни и тысячи верст вокруг зимой... Сто лет понадобилось Баку, чтобы выйти на уровень добычи в двадцать миллионов тонн нефти в год. Западная Сибирь достигла такого уровня всего за шесть первых лет эксплуатации своих месторождений. Пятнадцать лет потребовалось Татарии, чтобы довести годовой уровень нефти до ста миллионов тонн. Тюмень превысила стомиллионный рубеж всего за четыре года девятой пятилетки, подняв за это время добычу с 31 до 110 миллионов тонн.»

(газета «Правда»,
2 февраля 1975 года)





*Транспортная развязка
на автомобильной
дороге Сургут —
Нефтеюганск.*





ТАК СТАЛО

Сегодня Ханты-Мансийский автономный округ — Юрга — главная топливно-энергетическая база страны, регион-донор российской экономики и один из крупнейших нефтегазодобывающих районов мира. Отсюда берут начало нефтяные артерии России. Поистине пророческими оказались слова великого Ломоносова о том, что могущество Российского государства прирастает будет Сибирью.

В составе округа 9 административных районов, 16 городов, 24 поселка городского типа и 173 сельских населенных пункта. Обширна транспортная сеть, в которую входит железнодорожный, водный, авиационный, автомобильный и трубопроводный транспорт. В округе 12 аэропортов, связанных авиарейсами с основными аэропортами России, а также стран ближнего и дальнего зарубежья. Железнодорожный путь проходит по трем направлениям, общая протяженность его более тысячи километров. Общая длина судоходных водных путей около пяти тысяч километров.

В городах установлены автоматизированные цифровые телефонные станции, обеспечивающие связь со многими странами мира. Общая протяженность нефтяных и газовых трубопроводов 66 тысяч километров. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет более 11 тысяч километров, из них более 1,7 тысячи километров дорог территориального и более 370 километров федерального значения. Достаточно развита сеть дорог зимнего действия. Их ежегодно прокладывается более 3,7 тысячи километров.

Две проходящие по территории округа дороги: Пермь — Серов — Ивдель — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск (Северный маршрут) и Тюмень — Новый Уренгой — Надым — Салехард (Сибирский коридор) включены в перечень восемнадцати основных автодорожных коридоров России.

«Схемой совершенствования и развития сети автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа на период до 2010 года» намечены дальнейшее строительство и реконструкция автомобильных дорог различного значения, которые будут способствовать развитию производительных сил региона.



А.В. ФИЛИПЕНКО

Губернатор Ханты-Мансийского
автономного округа.



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

В РЕШЕНИИ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАДАЧ ХАНТЫ- МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

Следуя сегодня на большой скорости по автодорогам в границах Ханты-Мансийского автономного округа, многие водители машин и пассажиры, особенно молодые люди, порой не представляют, что менее чем полвека назад в этих местах простирались вековая тайга и непроходимые болота и что сами дороги, появившиеся там, где раньше не ступала нога человека, теперь

вместе с мостами — переходами через многочисленные водные преграды — отвечают не только своему функциональному назначению, но и одновременно служат грандиозным памятником тем, кто начинал прокладывать их, и кто, подхватив эстафету первостроителей, продолжает развивать дорожную сеть региона.

Именно благодаря трудовому

*Мостовой переход
через реку Иртыш в
районе г. Ханты-
Мансийска на
автомобильной
дороге Ханты-
Мансийск — Нягань.
Введен в
эксплуатацию
11 сентября 2004
года.*



подвигу десятков, сотен тысяч людей, осваивавших Югорскую землю, здесь был создан мощный нефтегазовый комплекс. С годами он превратился в главную топливно-энергетическую базу страны, в основного донора российской экономики. Первостепенная цель Ханты-Мансийского автономного округа сегодня состоит в переходе к устойчивому развитию. Речь, прежде всего, идет о сбалансированном решении социально-экономических задач, проблеме сохранения благоприятной окружающей среды и природно-ресурсного потенциала в целях удовлетворения потребностей нынешнего и будущего поколений людей.

Эти основные положения, в которых на первом плане стоит человек, закреплены в «Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию» и в «Концепции социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа». Они предусматривают постоянное повышение качества жизни людей, возможности реализации ими своих творческих способностей и духовных запросов, улучшение экономического благосостояния территории.

Добиться этого можно путем решения нескольких приоритетных задач. Необходимо в первую очередь расширить сферу хозяйственного освоения территории округа и получить доступ к новым потенциально эффективным источникам природных ресурсов (возобновляемым и невозобновляемым). Их стоит рассматривать в качестве альтернативы уже эксплуатируемым месторождениям углеводородного сырья. Следует усилить и значение округа в рамках национальной экономики России, перейти от основного поставщика углеводородного сырья к региону, занимающему связующее, стратеги-

чески важное пространственное положение в общенациональной транспортной системе.

Стоят перед нами и другие важные задачи. Такие, как сокращение издержек в производственном секторе экономики, формирование благоприятного климата для привлечения инвестиций в экономику округа, повышение уровня занятости населения, создание для него более комфортных условий жизни, позволяющих удовлетворять творческие способности и духовные потребности людей. Необходимо также всемерно усиливать экономическую интеграцию между Уралом и Западной Сибирью в интересах каждой из этих территорий в отдельности, всего региона и России в целом.

И в решении всех этих задач транспорт как важная составляющая в социально-экономической системе округа играет так или иначе значительную, а то и первостепенную роль. А основное место в этой сфере в наших природно-климатических и территориально-географических условиях занимают автомобильный транспорт, автомобильные дороги. Своими размышлениями о них я и хотел поделиться с читателями, тем более что этот вопрос близок мне профессионально.

Обычно дорога в нашем представлении — это инженерно-строительное сооружение, по которому можно поехать из одного населенного пункта в другой. Но дорога как таковая — не просто инженерное сооружение само по себе. Ее предназначение, на мой взгляд, не только в том, чтобы по ней ездили или ходили. Дорога, как принято говорить, а тем более магистральная, — это кровеносная артерия любой экономики. И совершенно недостаточно, если она выполняет лишь какую-то социальную функцию, соединяя, скажем, два населен-

ных пункта. Появление той или иной автомагистрали должно быть продиктовано, прежде всего, экономической целесообразностью и необходимостью. А для этого важно, чтобы грамотно, профессионально и осмысленно определялись и прорабатывались направления развития всей транспортной схемы территории. Тогда в строительство автодорог вкладывается много больше, в том числе — их социальная значимость, просчитываются экономическая эффективность и окупаемость этих дорог. Именно так мы и подходим к развитию транспортной инфраструктуры округа.

Надо сказать, что Ханты-Мансийский автономный округ занимает весьма важное географическое, и я бы еще добавил, геополитическое и конкурентно преимущественное положение. Трудно миновать эту огромную по своим размерам территорию, если двигаться с юга на север и с запада на восток. В связи с этим сама собой настойчиво напрашивается мысль о том, чтобы использовать эту территорию для сооружения автомобильных магистралей, которые как минимум имели бы транзитное значение и позволяли бы пассажиро- и грузопотокам двигаться из одного направления в другое.

В этом отношении особую значимость приобретает широтный коридор. Он не только связывает города, расположенные в Ханты-Мансийском автономном округе: Сургут, Мегион, Лангепас, Нижневартовск, Ханты-Мансийск, Нягань, Советский, но и существенно сокращает расстояние грузопассажирских перевозок из Европейской части страны в Восточную Сибирь и наоборот. Тем самым создаются дополнительные стимулы для развития территории внутри самого округа. Достаточно сказать, что только со-

оружение участка от Ханты-Мансийска до Нягани вводит эту дорогу в разряд инвестиционно-привлекательных за счет сокращения транспортных издержек, позволяющих существенно повысить рентабельность разработки нефтяных месторождений в левобережной части Ханты-Мансийского автономного округа. В данном случае вопрос стоит, прежде всего, о развитии производительных сил, связанных именно с рождением новых транспортных путей.

В качестве примера вспомним историю Тобольска. Красивый древний и некогда могучий город на Иртыше — бывшая столица огромного края. Край этот в свое время простирался от Уральских гор на восток и, перешагнув Берингов пролив, уходил на Аляску, в Северную Америку. Но стоило здесь появиться Транссибирской магистрали и другим транспортным артериям страны, которые миновали стольный град Сибири, и угас Тобольск как центр великого края. Возникли вдоль дороги другие промышленные центры, такие, как Новосибирск, Омск и конкурирующая с Тобольском Тюмень. Подобным же образом, но много раньше, наступил закат и «злато-кипящей» Мангазеи. Все это свидетельствует о том, насколько велико влияние транспортных коммуникаций на состояние производительных сил того или иного региона и как важно сделать правильный выбор в направлении строительства основных транспортных путей.

Поэтому, прежде чем определиться с прокладкой крупной автомобильной магистрали, мы вместе с учеными, специалистами сначала стараемся рассмотреть все возможные варианты, взвесить их плюсы и минусы, а затем уж выбираем наиболее целесообразное, оптимальное, эко-

номически и стратегически выгодное направление самого строительства. И в этом смысле примечательна широтная дорога, с которой мы вышли в новый неосвоенный пока район. Было несколько вариантов ее строительства. Один из них предусматривал «прижатие» дороги к реке, выход ее на населенные пункты, которые исторически формировались, прежде всего, вдоль берега реки. Однако тогда бы осталась в стороне не охваченной транспортной связью огромная территория, богатая природными ресурсами.

Был выбран иной вариант строительства дороги с выходом на новое необжитое пространство. Это позволяет вовлечь в хозяйственный оборот очень большую территорию, использовать ее громадный природный потенциал, ту же нефть, большие запасы древесины, биологического и других видов сырья. И, естественно, там, где проходит эта магистраль, можно с уверенностью ожидать роста производительных сил, дальнейшего развития и усложнения экономики.

Для нас чрезвычайно важно еще одно направление — прокладка дорожного коридора по подошве восточного склона Уральских гор. Этот коридор можно начать от Ивделя или от Агириша и закончить где-то в районе Лабьтнангов. Его протяженность ориентировочно составит почти полторы тысячи километров. Создание такого транспортного коридора даст возможность начать широкомащтабное промышленное освоение этой богатейшей сырьевой провинции.

Сегодня мы выходим на Северный Урал дорогой из района Саранпауля и пытаемся там работать над проблемами по изучению и разработке месторождений твердых полезных ископае-

мых, в частности, цветных металлов, жильного кварца, редкоземельных. В дальнейшем вместе с нашими партнерами, прежде всего, с руководством Ямало-Ненецкого автономного округа, Свердловской (Средний промышленный Урал) и Челябинской (Южный Урал) областей, мы планируем «оседлать» восточный склон Уральских гор, основательно подобраться к его кладовым и направить их на службу упомянутых субъектов Федерации, автономного округа и страны в целом. Если нам удастся реализовать этот поистине грандиозный проект, то в хозяйственный оборот будут вовлечены гигантские запасы каменных углей, великолепных руд, в первую очередь железных, огромное количество каменного материала, пригодного для строительства. Наряду с этим снимутся многие проблемы в обеспечении хозяйства Ханты-Мансийского автономного округа, в том числе его основной отрасли — нефтяной, остродефицитным сырьем, например, монтмориллонитовыми глинами. Их мы сейчас вынуждены завозить издалека, на расстояния тысяч километров, хотя это сырье можно добывать на своей территории.

Таким образом, освоение в основном еще не тронутых запасов полезных ископаемых восточного склона Урала — одна из главных и жизненно важных задач для дальнейшего развития экономики округа. И у этого направления — огромная перспектива, которую можно рассчитывать не на какое-то обозримое будущее, а, я не побоюсь сказать, на сотни и сотни лет вперед. Ведь в активе сырьевых ресурсов у нас и у наших соседей есть еще Приполярный и Полярный Урал. А там тоже богатейшие месторождения и залежи разнообразных полезных ископаемых. Безусловно, после геологической разведки их



промышленная разработка должна начаться с транспортного освоения этой территории. Поэтому упреждающее строительство автомобильной магистрали по направлению к восточному склону Уральских гор сегодня имеет чрезвычайно важное значение.

Принципиально важен и сам подход к качеству строительства и содержанию дорог. Те автомагистрали, которые мы сооружаем в границах округа, отвечают всем современным требованиям безопасности дорожного движения. А развитие транспортной инфраструктуры и улучшение качества дорожного строительства способствуют тому, что наши предприятия существенно могут повысить свою конкурентоспособность, сократить затраты на перевозке грузов. Одновременно ведется большая работа и по переводу дорог в иное качество с точки зрения повышения их категории, увеличения пропускной способности. Это, прежде всего, относится к до-

рогам с направлением движения в сторону Тюмени.

Появляются очень интересные транспортные узлы еще в одном автодорожном коридоре. Он проходит вдоль магистральных газопроводов, уходящих в район Нового Уренгоя, и связан с превращением патрульных дорог в нормальную автомобильную магистраль. Она предоставит круглогодичный транспортный выход на запад и на восток, как бы сказали раньше, — выход на Большую землю жителям не только северо-западной части нашего округа, но и соседнего, Ямало-Ненецкого.

В перспективе чрезвычайно необходима, на мой взгляд, и автомобильная магистраль, связывающая напрямую Ханты-Мансийск и Тюмень через Демьянку. По этой трассе находятся когда-то построенные внутрипромысловые и межпромысловые дороги. Поэтому данное направление с увеличением скорости пробега

Урал.





автомобиля по новой дороге с высокими качественными характеристиками во много раз повысило бы эффективность транспортного сообщения, взяло бы на себя большой поток грузов. Нуждается в транспортном развитии и юго-западная часть нашего округа. Для этого необходим еще один автодорожный выход из округа в район города Тавды Свердловской области, что позволило бы снять с повестки дня многие транспортные проблемы юго-западного направления.

Безусловно, формируя нашу транспортную инфраструктуру, мы ни в коем случае не рассматриваем перспективы строительства автомобильных магистралей в отрыве от развития других видов транспорта и обособленно от транспортной инфраструктуры наших соседей и в целом Российской Федерации. Автодорожная сеть в пределах одного пространства обязательно должна быть адаптирована и привязана к схеме развития воздушного, железнодорожного, речного и трубопроводного транспорта. Только при их комплексном развитии, взаимодействии и единстве можно успешно и эффективно решать проблемы, стоящие перед округом, и вопросы интегрирующего характера, связанные с другими субъектами Федерации и территориями.

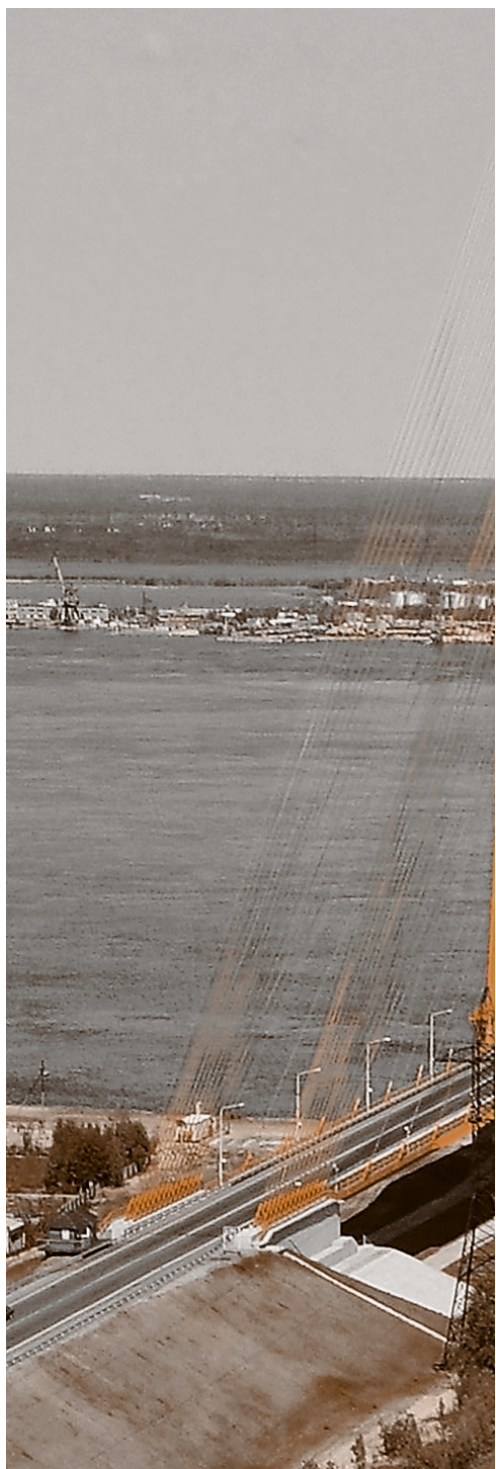
В этом отношении чрезвычайно перспективно еще одно направление развития транспортных коммуникаций с привязкой к Северному морскому пути. Это направление еще в прошлом столетии было жизненно важным и определяющим. Именно Северморпуть когда-то формировал всю инфраструктуру населенных пунктов Западной Сибири, в том числе Ханты-Мансийского автономного округа. Он был, говоря по-современному, главной управ-

Транспортная развязка на пересечении автомобильной дороги Сургут — Лянтор и ул. Грибоедова в г. Сургуте.

Мост через Обь в районе Сургута на автомобильной дороге Тюмень — Ханты-Мансийск через Тобольск, Сургут, Нефтеюганск.

ляющей компанией, которая, практически, занималась решением всех вопросов на этой территории. И застраивалась-то она под эгидой управления Северморпути. Несомненно, это направление сегодня ни в коем случае нельзя сбрасывать со счетов. Целесообразно его развивать с учетом новых и действующих транспортных схем, а также строящихся коммуникаций. К ним должен быть привязан речной и морской транспорт, работа в режиме река — море. Такое направление развития транспортной системы Западной Сибири и Урала открывает перед этими территориями большие торгово-экономические возможности. Он даст им выход через Северный морской путь не только в европейскую часть России, но и в европейские страны, прежде всего, в район Скандинавии, позволит установить с ними достаточно эффективную и надежную транспортную связь.

В этом смысле транспорт, и это надо подчеркнуть особо, всегда играл и играет большую интегрирующую роль. Во многом определяя развитие экономики региона и поддерживая состояние его внутренней экономической устойчивости, он в то же время способствует появлению экономических связей с сопредельными территориями, с внешним миром и, соединяя эти территории и этот мир нитями автомобильных, железных, воздушных и речных дорог, приводит в конце концов к созданию нового экономического пространства. Поэтому не случайно, когда мы намечаем и разрабатываем схемы развития тех же автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа, то обязательно соответствующим образом согласовываем, координируем и увязываем их с теми схемами развития дорожного хозяйства, кото-





рые есть на федеральном уровне и у наших соседей, у администраций Томской, Тюменской, Свердловской и Пермской областей.

Так, еще в 1998 году между Республикой Коми, Свердловской, Томской и Тюменской областями, Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами и Федеральной дорожной службой России было подписано соглашение о сотрудничестве в формировании транспортной инфраструктуры в интересах развития производительных сил Западной Сибири, Урала и Российской Федерации. Тогда договаривающиеся стороны пришли к пониманию о необходимости развития магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском и Уральском регионах. В этом сотрудничестве могут принять участие и другие субъекты Федерации. Для интеграционных процессов сейчас возникает благоприятная ситуация.

А теперь в порядке отступления хотел бы сказать несколько теплых слов о дорогах и о людях, которые их прокладывают. Для меня как для специалиста в этой области дорога — не просто наземное сооружение, украшение пейзажа. За этим понятием у меня всегда стояло нечто большее.

Помню, в годы учебы в Сибирском автомобильно-дорожном институте однажды в заметке написал такие слова, не то где-то услышанные, не то вычитанные: «дорога — это мозоль на теле Земли». Выражение несколько необычное, и воспринимать его можно по-разному. Тогда мне представлялось, что это сравнение связано с тем, что по дороге много ходят, натапывают ее, как бы набивают ей мозоли. С годами же, в процессе практической работы пришло несколько иное понимание этого выражения. Дорога, оказывается, сама способна набивать мозоли другим и в пер-

вую очередь тем, кто ее строит. А вместе с этими мозолями к людям-строителям приходят опыт, мастерство. Среди них появляются не только прекрасные специалисты, мастера своего дела, но и талантливые организаторы производства, способные управлять транспортным строительством на большой территории и в исключительно сложных природно-климатических условиях. В этом убедился, когда начал работать по специальности на Югорской земле.

И теперь, оглядываясь в прошлое и внимательно всматриваясь в настоящее, могу с уверенностью сказать, что Западная Сибирь богата не только полезными ископаемыми, но и замечательными людьми, теми, кто осваивал этот суровый край, занимался и занимается здесь строительством транспортных коммуникаций.

Первым из великой армии первопроходцев надо вспомнить Дмитрия Ивановича Коротчаева, начальника управления Тюменьстройпуть. Это был талантливейший организатор производства, человек с широким кругозором, с государственным мышлением и складом ума, поистине выдающаяся личность. Мне посчастливилось не раз встречаться с ним, и я до сих пор хорошо помню, как он умело и оперативно решал задачи железнодорожного строительства. Он не прятался, как некоторые другие, за ведомственные занавески, не смотрел на освоение Западной Сибири через призму узковедомственных интересов. Дмитрия Ивановича всегда отличал вестеронный государственный подход к рассмотрению широкого спектра проблем транспортного строительства, не только железнодорожного. Это помогло успешно прокладывать железнодорожную магистраль на север и одновременно развивать другие виды транспорта.



Ввод в эксплуатацию мостового перехода через реку Иртыш. На снимке: (на переднем плане слева направо) губернатор Ханты-Мансийского автономного округа А.В. Филипенко и генеральный директор ОАО «Мостострой-11» В.Ф. Солохин.

Я не могу не вспомнить строителя высочайшего класса Валентина Федоровича Солохина, который за все эти последние десятилетия построил огромное количество мостов через водные преграды. Причем мостов не простых, сложных во всех отношениях, особенно если учитывать условия самой местности. Одно из его последних грандиозных сооружений — уникальный мост через Обь в районе г. Сургута. Этот мост может соперничать не только с сооружениями такого типа в России, но и с зарубежными аналогами. Новое детище Валентина Федоровича — мост через Иртыш в районе Ханты-Мансийска. Оба эти сооружения в полном смысле слова действительно уникальны, какой их элемент ни возьми. Уникальны и по своей привязке к местности, и по оптимально выбранным схемам самих мостов, и по их конструкции и фундаментам.

С благодарностью вспоминаю Павла Ивановича Тоболякова, с которым начинал работать в

Ханты-Мансийском автономном округе, в г. Сургуте. На мой взгляд, это тоже был выдающийся организатор производства. Вспоминаю своих коллег — Сергея Николаевича Дядькина, Бориса Николаевича Коллонтай и многих, многих других. Можно вспомнить сотни прославленных имен, кто своими мозолистыми руками и «мозолистой» работой ума, мысли в поисках неординарных решений в неординарной обстановке преображал этот суровый край, закладывал и заложил здесь прочный фундамент экономики с ее могучим топливно-энергетическим потенциалом, построил среди гиблых болот и векового урмана тысячи километров современных автомобильных дорог. По ним мы сегодня можем ездить, как говорится, комфортно, часто незаслуженно забывая о тех, кто раньше нас ступил на эту землю, обживал ее и создавал нам, ныне живущим, условия для нормальной цивилизованной жизни.

И мы, к сожалению, порой

мало задумываемся над тем, в каких условиях и какими темпами первоначально строили эти дороги. Приходилось работать в режиме так называемого рабочего проектирования, когда строители безостановочно двигались вперед, не дожидаясь поступления всего комплекса проектной документации, имея на руках лишь минимальную проектную основу. Подгоняло время, темпы работ. Но жизнь очень часто заставляла оперативно пересматривать и перерабатывать уже готовые проекты, несколько менять направления прокладки дорог, использовать иные конструкции для мостовых переходов. Причем решали зачастую очень сложные, а то и сложнейшие, инженерные задачи в самые сжатые сроки. Если бы мы тогда работали по-другому, то просто не смогли бы за непродолжительное время освоить в той или иной мере эту огромную территорию, создать здесь мощный топливно-энергетический комплекс страны.

И что еще примечательно в том времени. Руководители, специалисты в массе своей не боялись брать на себя ответственность. А она тогда и в тех условиях была немалая. Не случайно большинство из тех, кто работал в те годы, остались в нашей памяти как талантливые организаторы, люди, влюбленные в этот край, всегда верившие и верящие сейчас в его будущее. Многие из них выросли как управленцы, стали очень крупными руководителями федерального значения.

Не оскудела на кадры толковых руководителей и специалистов Югорская земля и сегодня. Прежде всего, благодаря им Ханты-Мансийский автономный округ продолжает развиваться теми же темпами, которые были достиг-

нуты в 60-х — 80-х годах прошлого столетия, но на качественно ином уровне. Пришло новое время, и оно требует новых подходов, постановки новых целей и задач, новых методов их реализации, новых решений.

Именно всем этим современным требованиям как нельзя лучше отвечает отраслевая структура, образованная в 1994 году, — Дорожный департамент Ханты-Мансийского автономного округа. Создавался он, можно сказать, с нуля. И уровень задач, который перед ним стоял, необходимость их решения в самые короткие сроки и с высоким качеством опередили условия, которые как раз и позволили сформировать великолепный управленческий коллектив. Работая ответственно со всеми своими смежниками, он действительно решает и уже во многом решил актуальнейшую для нас проблему — развитие дорожной сети автономного округа. Причем решает ее масштабно, с учетом транспортных интересов сопредельных территорий и страны, на качественно высоком уровне. Для этого широко используются новые технические возможности и новые технологии, которые позволяют сокращать сроки строительства и увеличивать время эксплуатации автомобильных магистралей.

Надо отметить, что у нас за годы освоения нашего края, и особенно за последнее десятилетие, сформировалась высокопрофессиональная и достаточно мобильная команда дорожных строителей. Она достойно продолжает дело, начатое первопроходцами и их последователями, уверенно решает задачи по развитию транспортной инфраструктуры, а значит, и по укреплению и развитию экономики автономного округа.

ГЛАВА ПЕРВАЯ





НЕСТЕРОВ Иван Иванович

Советник Российской академии наук, генеральный директор научно-исследовательского института геологии и природных ресурсов (НИИГиПР), заведующий кафедрой геологии нефти и газа Тюменского государственного нефтегазового университета

Свою трудовую деятельность начал, еще будучи студентом Свердловского горного института. В 1952—1957 годах работал на Северном Урале, в Кузбасском и Карагандинском угольных бассейнах. Был техником-геологом, рабочим на колонковом бурении, геологом и начальником партии Всесоюзного нефтяного геолого-разведочного института, заведующим сектором Сибирского института геологии, геофизики и минеральных ресурсов, а с 1971 года — директор ЗапСибНИГНИ.

Участвовал в обосновании открытий почти всех нефтяных и газовых месторождений Тюменской области в период пика в проведении геологоразведочных работ, организовывал в год до 800 проектов бурения поисковых и разведочных скважин. За открытие крупных месторождений в Среднем Приобье удостоен звания лауреата Ленинской премии (1970 г.), а за создание «Атласа карт нефтегазоносности недр России» — лауреата премии Правительства Российской Федерации (1996 г.). Дважды лауреат ВДНХ СССР, лауреат премии академика И.М. Губкина Академии наук СССР, лауреат медали академика Н.И. Вавилова. За работу института ЗапСибНИГНИ отмечен сертификатом Российской Федерации «Лидер Российской экономики».

Заслуженный геолог РСФСР, награжден орденами: «Знак Почета», «Октябрьской Революции», «Звезда В.И. Вернадского», медалями: «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «За основание и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», золотой и серебряными медалями ВДНХ СССР, другими знаками отличия. Имеет более 460 научных работ, в том числе 33 монографии. Автор 12 изобретений.

Доктор геолого-минералогических наук, профессор, академик Международной академии геоэкологии, Международной академии наук экологии и безопасности жизнедеятельности, почетный профессор ВНИГРИ (г. Санкт-Петербург).

У ИСТОКОВ СЕВЕРНЫХ ДОРОГ

Сегодня Ханты-Мансийский автономный округ трудно представить без сети автомобильных дорог. А ведь еще 40 лет назад здесь простирались вековые урманы и непроходимые болота, и о каких-то современных асфальтированных дорогах и о комфортабельной поездке по ним на автомобиле не могло быть и речи.

К слову сказать, Тюменская область в то время вообще славилась своим бездорожьем. А если заглянуть в историю поглубже, то дороги на Руси всегда были некой притчей во языцех. Свообразные проблемы с дорогами возникают даже в русских народных сказках. Правда, там добрый молодец на резвом коне чаще всего оказывается на распутье дорог. Помните традиционный камень с надписью: «Прямо поехать — убитому быть и коня сгубить! Влево ехать — смерть принять! Вправо ехать — коня потерять!».


Только нам, геологам, в самом начале поисков нефтяных месторождений даже такого выбора дорог не представлялось. Ехать просто не по чему было. Куда, как говорится, ни кинь — везде клин: сплошные болота. Хоть прямо, хоть направо, хоть налево. И надо бы проехать, а не проедешь. Да и не на чем было. Одна-единственная лошадь тогда находилась у начальника Сургутской геологоразведочной экспедиции Салманова. Только зимой нашему брату-геологу было попроще — ездили на собачьих и оленьих упряжках. Вполне естественно, что большинство местных жителей в

то время о каких-то автомагистралях не имело и понятия.

В связи с этим вспоминается такой случай.



В те годы в Тюмени открылся индустриальный институт (ныне нефтегазовый университет). А с его появлением возник вопрос: где проходить геологическую практику студентам? На первый взгляд сама постановка этого вопроса выглядела более чем странной. В самом деле, на севере работают многочисленные партии геологов, ведут поиск нефти. А тут вопрос: где проходить практику студентам? Тем более что вуз-то как раз и был создан для подготовки специалистов, в частности, геологического и нефтяного профиля. Однако не кто иной, как сам ректор индустриального института А.Н. Косухин

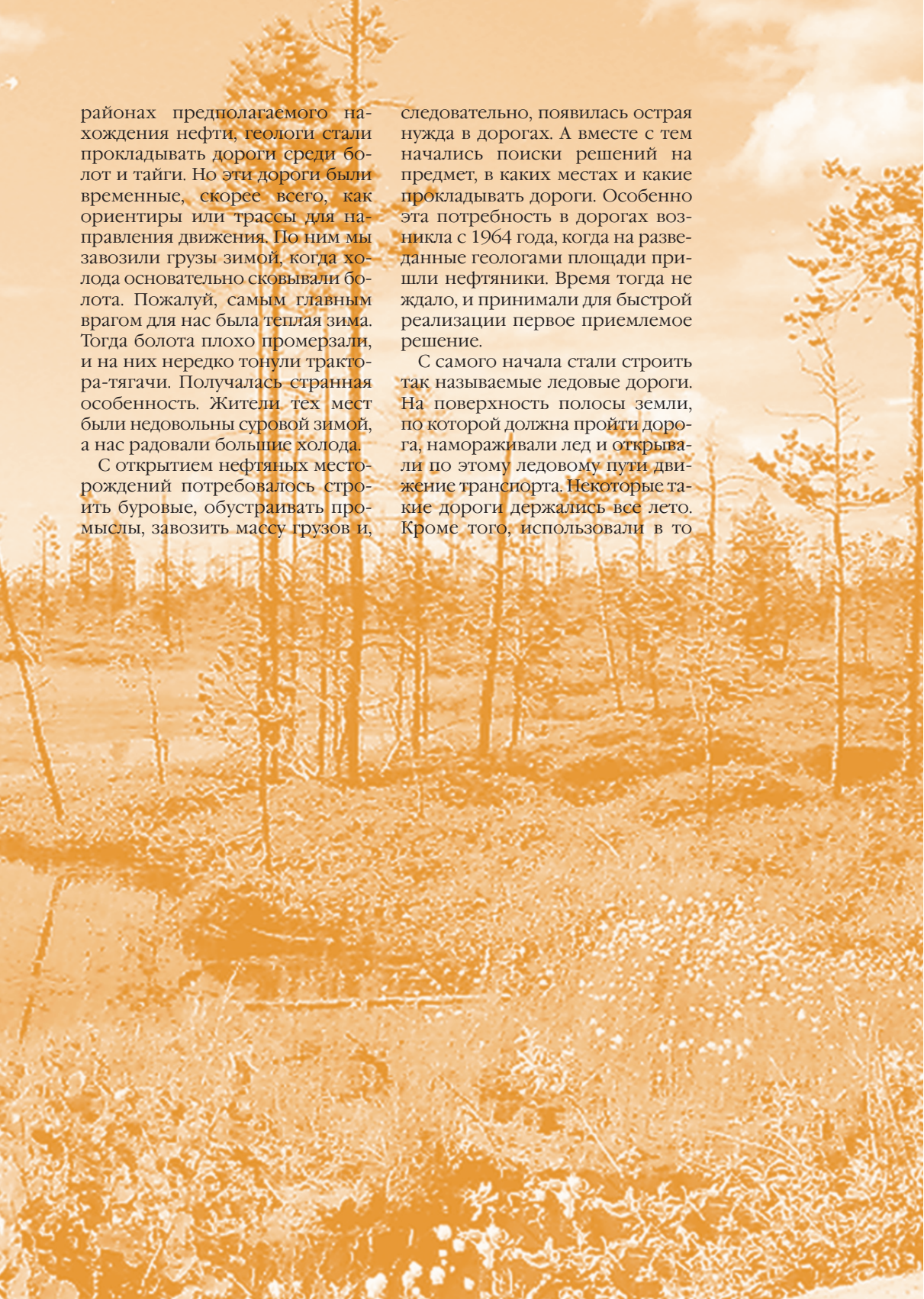


тогда обратился в Тюменский обком партии и в Министерство высшего и среднего профессионального образования с просьбой, чтобы разрешили практику студентов проводить не в Тюменской области, а на Северном Кавказе. Свою просьбу он обосновал тем, что почти 80% от всей численности студентов этого учебного заведения составляют северяне, а большинство из них в своей жизни еще не видели паровоза, настоящих дорог. Такой довод оказался весьма убедительным, и просьба ректора была удовлетворена.

О чем этот случай говорит? О том, что с северным бездорожьем тогда считались все, даже в высоких инстанциях. А нам, геологам,

в условиях этого бездорожья приходилось работать. В то время нас сильно выручали реки. В летний период мы проводили так называемую речную сейсморазведку. Устанавливали на бревнах (бонах) сейсмоприемники и тянули эти бревна по воде. По мере прохождения определенного расстояния производили взрыв, а приборы фиксировали вызванные им упругие колебания Земли. Так определяли сейсмический профиль вдоль северных рек. Это были самые первые шаги на подступах к открытию нефтяных месторождений, и они, надо сказать, очень сильно помогли нам в дальнейшем.

С началом полевых работ, которые проводились сезонно в



районах предполагаемого нахождения нефти, геологи стали прокладывать дороги среди болот и тайги. Но эти дороги были временные, скорее всего, как ориентиры или трассы для направления движения. По ним мы завозили грузы зимой, когда холода основательно сковывали болота. Пожалуй, самым главным врагом для нас была теплая зима. Тогда болота плохо промерзали, и на них нередко тонули трактора-тягачи. Получалась странная особенность. Жители тех мест были недовольны суровой зимой, а нас радовали большие холода.

С открытием нефтяных месторождений потребовалось строить буровые, обустраивать промыслы, завозить массу грузов и,

следовательно, появилась острая нужда в дорогах. А вместе с тем начались поиски решений на предмет, в каких местах и какие прокладывать дороги. Особенно эта потребность в дорогах возникла с 1964 года, когда на разведанные геологами площади пришли нефтяники. Время тогда не ждало, и принимали для быстрой реализации первое приемлемое решение.

С самого начала стали строить так называемые ледовые дороги. На поверхность полосы земли, по которой должна пройти дорога, намораживали лед и открывали по этому ледовому пути движение транспорта. Некоторые такие дороги держались все лето. Кроме того, использовали в то

время остатки рельсового пути со строек 501 и 502. Этот путь в период деятельности И.В. Сталина прокладывали одновременно с двух сторон: с востока, от села Ермакин на Енисее (стройка 502) и с запада, со стороны Надыма (стройка 501). Он создавался как новая северная транспортная линия, параллельная южной железной дороге, то же по существу, что и БАМ.

Позволю себе сделать некоторое пояснение. На мой взгляд, проектировщикам, намечавшим эту новую железнодорожную магистраль, надо было сместить ее несколько южнее, километров хотя бы на сто. Тогда бы железная дорога прошла не по тундре, а в зоне тайги. Это бы облегчило и само строительство магистрали, и обеспечило ее определенными грузопотоками — в тундре же возить нечего. Большую роль такая дорога, проложенная в зоне тайги, могла сыграть и в освоении нефтяных и газовых месторождений на Севере Западной Сибири. Поэтому я считаю, что в свое время при проектировании этой северной железнодорожной магистрали была допущена ошибка.

Кстати, подобная ошибка, по моему мнению, допущена и в проектировании железной дороги на Харасавей. Еще в начале нефтяной и газовой эпопеи геологи изыскивали трассу такой дороги, которая проходила через все основные месторождения полуострова Ямал. А теперь эта дорога проходит фактически по берегу Байдарацкой губы, где нет месторождений. Создается впечатление, будто проектировал ее кто-то так специально. Мало того, что сегодняшняя строящаяся железнодорожная магистраль минует основные месторождения, выстроившиеся как бы в одну линию от Нового Порта до Харасавей, но она проходит по заболоченной, полубереговой местности с нена-

дежными грунтами, где нет чистой воды, необходимой для жизнеобеспечения железной дороги. Трасса же магистрали, выбранная геологами, снимала и эту проблему. Там, где ее изначально намечалось проложить, находится целый ряд озер с чистой природной водой. И такой воды в этом районе неограниченное количество. Глубина некоторых озер достигает 40 метров.

Как уже было сказано выше, с открытием первых нефтяных и газовых месторождений остро встал вопрос о строительстве промысловых и межпромысловых дорог. С учетом почвенно-климатических условий изыскивались и типы этих дорог, способы их прокладки. Сегодня нам известен один способ дорожного и трубопроводного строительства — наземный. Но мало кто знает, что рассматривался и подземный вариант прокладки транспортной магистрали. Происходило это в то время, когда первым секретарем Тюменского обкома партии был Борис Евдокимович Щербина, умный и энергичный человек, увлеченный идеей освоения Севера Тюменской области. Для этого он привлек научные силы Украины, ученых-изобретателей и дал им задание разработать специальный землепроходный механизм «Крот» для прокладки тоннеля, а нам, геологам, поручил обосновать трассу будущей подземной магистрали.

Сегодня эта информация может кое у кого вызвать усмешку на лице. Но скажу откровенно: дело задумывалось, даже по тем временам, грандиозное, но вполне осуществимое. Кстати, сегодняшние времена не в счет. Сегодня, как говорится, дал бы бог построить надежную наземную дорогу и поддерживать ее в нормальном рабочем состоянии. Подземную магистраль тогда намечалось построить от Тюмени



до Нового Уренгоя. Тоннель рассчитывалось делать диаметром три метра, а проходить она должна была на глубине 200—250 метров в пластах зеленых чеганских глин. Эти отложения замечательны тем, что они легко уплотняются. И смысл применения «Крота» заключался в том, чтобы выбрать в месте проходки глину и сгрудить ее на стенках образующегося тоннеля. После этого не надо было бы никакой обвязки стенок, никакого крепления их металлом. По прочности такой тоннель не уступал бы металлической трубе. По нему можно было бы перекачивать колоссальное количество нефти или газа и не опасаться за какой-то ресурс эксплуатации.


Сам «Крот» представлял собой клиновидный снаряд с очень длинным корпусом и со специальными «ногами». Этими «ногами» он упирался в стенки предварительно проделанного в пласте небольшого отверстия, выдвигался вперед метров на четыре-пять, уплотнял корпусом породу и снова углублялся в пласт. Управлялся этот механизм по радио. По расчетам ученых, с помощью таких аппаратов подземную магистраль от Тюмени до Нового Уренгоя, протяженностью с учетом кривых линий порядка три тысячи километров, можно было построить где-то за четыре, а то и за три года.

Надо сказать, что макет «Крота» диаметром полметра был испытан на берегу Туры. Причем пошел он даже в песок, уплотнил стенки проделанного отверстия так, как каток — асфальтобетон на дороге.

Такой тоннель предполагалось использовать для транспортировки северного газа. Вместе с тем была задумка превратить его в случае необходимости в подземную транспортную магистраль для перевозки грузов. Но

этот проект в дальнейшем был отвергнут. Сибирское отделение Академии наук СССР дало заключение, что таким механизмом невозможно управлять под землей. Он, дескать, может выйти на поверхность, либо уйти вправо или влево. На самом деле эти возможные отклонения от заданного по радиомаяку направления движения легко упреждались. Через каждые сто метров намечалось бурить специальные скважины и с помощью их обследовать и корректировать направления движения механического «Крота». Безусловно, реализация строительства проекта подземной магистрали позволила бы сэкономить стране огромное количество металла. Сейчас же о нем можно говорить лишь как о штрихе в истории транспортного освоения Западной Сибири.

Интересен и эпизод, связанный с созданием нового вида транс-



лись для перевозки тяжелых, крупногабаритных грузов. Идеей создания такого вида транспорта увлекся в то время и председатель Госплана СССР Николай Константинович Байбаков. Тогда в актовом зале Госплана демонстрировался маленький дирижабль, управляемый по радио. Он перемещался по воздуху в любую сторону, вверх и вниз.

Однако проекты по использованию дирижаблей для транспортировки грузов на Север, в том числе и на промыслы, не получили путевки в жизнь. Тогдашнее отраслевое руководство пошло по традиционному пути — строительству автомобильных дорог, хотя можно было использовать и то, и другое.

А поскольку основным препятствием для прокладки дорог с твердым покрытием были болота, то перед геологами власти поставили специальную задачу по исследованию болот Тюменской области. В начале 60-х годов силами ЗапСибНИГНИ была выполнена большая работа по составлению карты их проходимости. В ней указывалась глубина болот, вид грунта, который находился под болотами. Подобная карта была составлена и по рекам Западной Сибири. К сожалению, эти картографические работы не нашли должного применения у нефтяников и газовиков.

В те же годы мы выполнили перспективную работу по миграции болот. Дело в том, что болота сами по себе очень медленно перемещаются и своим передвижением угрожают в будущем некоторым северным городам. К примеру, на Сургут наступает болото по несколько сантиметров в год. Ясно, что сейчас этот фактор не вызывает особой тревоги. Однако со временем так или иначе придется бороться с нашим болотом, и об этом по-настоящему надо думать уже сегодня.

портного средства, способного передвигаться по болотам. Оно появилось с участием того же Бориса Евдокимовича Щербины, когда он стал министром трубопроводного транспорта СССР. Это был новый вездеход на гусеничном ходу, который совершенно свободно мог идти по болоту. Он разворачивал впереди себя большую ленту, как настил дороги, и с ее помощью преодолевал любую заболоченную местность.

Тогда же был построен пятисотметровый участок специальной безрельсовой дороги. Вагоны по ней передвигались на магнитной подушке и развивали довольно большую скорость, чему был сам свидетель как пассажир.

Для освоения богатств Западной Сибири пытались привлечь и воздушный транспорт. Было разработано несколько проектов аэростатов. Они предназна-



АЛПАТОВ Геннадий Константинович

Член-корреспондент
Российской академии
естественных наук

В 1958 году окончил Грозненский ордена Трудового Красного Знамени нефтяной институт по специальности: разработка нефтяных и газовых месторождений — горный инженер. После его окончания работал в объединении «Татнефть». С 1969 года — начальник нефтепромыслового управления «Юганскнефть» (г. Нефтеюганск), затем — директор строящихся предприятий Правдинского месторождения Главтюменьнефтегаза. Последнее место работы в Ханты-Мансийском автономном округе — производственное объединение «Сургутнефтегаз» в должности главного инженера и заместителя генерального директора. С 1981-го по 1998 год (до ухода на заслуженный отдых) работал заместителем председателя Междуведомственной территориальной комиссии Госплана СССР, а затем — представителем Минэкономики России в Западно-Сибирском экономическом районе.

За добросовестный труд Геннадий Константинович награжден орденом «Знак Почета» и медалью «За освоение и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». Он лауреат премии Совета Министров СССР, почетный нефтяник Миннефтепрома, отличник нефтяной промышленности СССР.

НЕФТЬ И ДОРОГИ

В 1953 году я поступил в Грозненский нефтяной институт и уже после первого курса учебы понял, что мне как горному инженеру придется работать не столько головой, сколько руками и ногами: на геологической практике — по горам с молотком в поисках образцов, на геодезической — с рейкой и теодолитом. И там, и тут — километровые переходы и возвращения на базу с рюкзаком за плечами и ношей дров для топлива. Разница геологоразведочной практики с практикой по бурению и эксплуатации нефтяных месторождений тоже небольшая. Она лишь в разной весовой нагрузке на те же ноги и руки, но в условиях того же бездорожья и распутицы.

После окончания института к специфике труда горного инженера еще прибавилась специфика труда руководителя. Мне тогда, молодому специалисту, пришлось ставить на ноги в Татарии вначале бригаду из десяти рабочих, а потом и коллектив нефтепромысла в двести человек. В этом случае потребовалось задействовать в полной мере не только ноги и руки, но и голову.

В 1969 году приехал на работу в Тюменскую область, в Нефтеюганск. Помню, стояли январские морозы, и «путешествовать» пришлось по зимним дорогам, проложенным бульдозером. Да и транспорт тогда на Севере был в основном «бульдозерный», соответствующий характеру «дорог», а правильнее сказать — бездорожья: «Урал», трактор ЧТЗ-80, редко ГАЗ или ЗИЛ. Но, представьте, из Сургута в Нефтеюганск меня

отправили с комфортом на «Волге». Однако перед Нефтеюганском «комфорт» вдруг кончился. От мороза и колдобин у легковушки отломилось переднее колесо. К счастью, водитель не потерялся, взамен колеса приспособил лыжу из подходящего бревна, и мы все же с горем пополам добрались до города. Так состоялось мое знакомство с сибирскими дорогами Тюменского Севера, которые появлялись большей частью лишь с началом зимы. В другое время до иного населенного пункта по болотам и топям было просто не добраться, как тогда пелось в песне: «Только самолетом можно долететь», да и то не всегда. Впрочем, для меня это уже было не в диковинку.

Еще в Татарии я работал мастером по подземному ремонту скважин, затем — по добыче нефти, старшим инженером нефтепромысла, заведующим нефтяным промыслом, начальником производственного отдела нефтепромыслового управления «Азнакаевскнефть». И на всем этом пути часто встречалось одно и то же — плохие дороги и дураки. Правда, дураков было немного, и они не так уж и сильно мешали делу. Да и дороги постепенно улучшались. К сожалению, на это ушло более десяти лет моей жизни. Но, оказавшись в Нефтеюганске в роли начальника нефтепромыслового управления «Юганскнефть» Главтюменьнефтегаза, я снова столкнулся с этим явлением. Особенно — с плохими дорогами, а во многих случаях — с их отсутствием, да с суровым северным климатом.



Лежневка.

Припоминаю, как летом 1969 года весенним паводком разрушило мост через протоку Сингапой на единственной дороге, соединяющей город с центральным товарным парком и практически с Усть-Балыкским месторождением нефти. Все силы города были брошены на восстановление проезда через протоку. В дело пошли железобетонные изделия, мешки с цементом, металлоконструкции, завезенные для обустройства промыслов. Тысячи людей и сотни машин были мобилизованы на устройство временной дороги через водную преграду. И к рассвету следующего дня проезд был сделан. Буровые бригады заработали ритмично. Эксплуатация скважин не остановилась. Откачка нефти в магистральный нефтепровод Усть-Балык — Омск пошла по графику. Позднее был восстановлен и капитальный мост через протоку.

Этот факт красноречиво свиде-

тельствует о том, какое огромное значение для жизнедеятельности промыслов и города имела одна дорога. Она немало значила и для региона, и для страны, поскольку выход ее из строя мог вызвать перебои в подаче нефти в транспортную магистраль. Не случайно руководство по экстренному восстановлению проезда и автомобильной связи города с нефтяным месторождением осуществляли нефтепромысловое управление «Юганскнефть», горком КПСС, горисполком. Сейчас трудно вспомнить фамилии организаторов ликвидации последствий того стихийного бедствия. Могу сказать одно, что в последующие годы все они вносили свой немалый вклад в развитие добычи нефти, строительство города, его дорог и промышленных объектов.

О дорогах я заговорил не зря. У меня как участника освоения Тюменского Севера понятие «добы-

ча нефти» обязательно ассоциируется с понятием «северные дороги». Одно неразрывно связано с другим. Скажу больше: без дорог не было бы и добычи нефти в тех громадных объемах, которыми и поныне славится Тюменская область и ХМАО.

Впервые эту связь ощутил еще будучи школьником, когда однажды вместе с отцом — подполковником Советской Армии — побывал на острове Сахалин и увидел своими глазами стояк-качалки, нефтеперекачивающую станцию и узкоколейную железную дорогу, построенную на месторождении японскими нефтяниками во время оккупации острова. Тогда, кстати, и началось мое увлечение нефтью. Поработав после института в Татарии, а затем оказавшись в Ханты-Мансийском автономном округе, пришел к пониманию того, насколько все же разными бывают дороги, ведущие к нефтяным промыслам.

Если на том же Сахалине или в Татарии по грунтовым дорогам еще как-то можно проехать на вездеходной технике, то как добираться на Севере Тюменской области, в том же Ханты-Мансийском автономном округе, до месторождения, окруженного болотами и озерами? Поэтому зимой к буровым прокладывали «зимники» — зимние дороги по замерзшим болотам и водным преградам, а летом строили «лежневки» — настилы из бревен и засыпали их грунтом (песком). В зависимости от ожидаемой нагрузки бревна укладывали в два-три ряда и с помощью металлических скоб крепили их к продольным бревнам. А чтобы продлить жизнь зимников, от растепления их покрывали фашинами из древесных веток и свежим мхом.

Припоминаю газетную публикацию того времени. В одном из первых репортажей из Сургута



Такое можно увидеть только на тюменской земле. В день свадьбы молодожены приглашают своих друзей, родственников в прямом смысле слова к огню. Не к домашнему очагу — они зовут гостей к огромному факелу. Словно переступаешь «порог» хорошо натопленного дома — и, будьте любезны, раздевайтесь! Верхнюю одежду можно развешивать на деревьях. Заиграет музыка, и пары поведут хоровод вокруг факела.

Такое «огнепоклонничество» молодых первопроходцев Сибири понятно. Они, испытывая сами нехватку солнца, теплых дней, дарят многим городам, республикам Родины и странам социализма нефть и свет, согревают их горячим дыханием сибирских недр. Не один год напряженного труда и борьбы нужен был для этого.

Поиски нефти и газа, сопровождавшиеся горячими спорами, порою острыми столкновениями мнений, гипотез, казались бесконечными. А когда мощные фонтаны газа и нефти в дым разнесли доводы скептиков и малозверов, на тротуару дня встал вопрос: как? Клад есть, но как добраться до него, преодолеть препятствия на пути к нему?

Методы добычи нефти и газа, известные до сих пор в мировой практике, не годились для Тюмени. Нужен был принципиально новый вариант. Начались поиски средств и путей освоения гигантского нефтегазоносного района.

Существует эстакадный метод, оправдывающий себя в условиях Каспия. Казалось, дело верное — вознести над болотами и озерами эстакады, создать металлические площадки для установки буровых вышек, но разве на эту огромную труднодоступную территорию напасешься металла, и во сколько обойдется нефть, добываемая столь дорогой ценой?

Изучался опыт татарских и бакирских нефтяников, заручившись зарубежными достижениями. Поиски новых методов стали делом чести многих предприятий, научно-исследовательских институтов. Ученые, нефтяники переворошили всю литературу, творческая мысль напрягалась, кооперировались смежные, даже не связанные друг с другом, науки в поисках решений.

За различные эксперименты взялись дорожники. От их успехов зависело многое. Именно они в условиях сплошных болот должны были проложить путь к нефти.

В конце концов решение было найдено. Оно требовало немалого риска, ибо ничего подобного мировая практика нефтедобычи не знала. Позже американские нефтяники заявили: «Ни одна наша фирма не осмелилась бы идти на такой шаг, на какой вы рисковали».



ПРАВДА

Газета основана
5 мая 1912 года
В. И. ЛЕНИНЫМ

Орган Центрального Комитета КПСС
№ 232 (20126) ♦ Воскресенье, 9 сентября 1973 г. ♦ Цена 3 коп.

Первым смельчакам, бросившим вызов, например, Самолтору, потребовалось тридцать дней, чтобы пройти тридцать километров. По километру в день. Причем в пути десятки раз топили машины, в трясины застревало оборудование, строительные материалы, продовольствие. Надо было первую тропу превратить в дорогу. Здесь зимой, когда мороз сковывает озера и болота, по льду перевозились тяжелые грузы. Весной, когда вскрываются реки, снова кипит работа: первопроходцы пробираются к тем местам, куда не смогли добраться зимой. А в научно-исследовательских институтах, в производственных коллективах или неустанные поиски.

В древнейшем, как поделка каменного топора, дорожном деле, казалось, человека не ждет никаких открытий. Лишь в мифологии упоминается о продвижении человека по воде так, чтобы ног не замочить. А здесь реальная действительность превзошла легенды. Было доказано, что по воде болот и озер люди не только могут продвигаться пешком, но и проложить дороги, которые выдержат любой груз. До сих пор был известен лишь один, очень дорогой способ прокладки путей через болота: спустить воду, вскрыть верхний слой до твердого грунта и делать насыпь из песка и гравия. Затем класть твердое покрытие.

Тюменские дорожники выстилают бревнами болота, а озера промораживают до дна, на ледовых плитах укладывают бетон, — и дорога готова.

За исключением бетона весь материал местный, ничего не надо завозить. Тюменцы одно из самых серьезных препятствий на пути к кладовым Сибири — болота — превратили в поставщика строительного материала для дорог: торфа. В торфе обнаружилось удивительное свойство, о котором раньше не подозревали: он меньше, чем песок, подвергается размывающему действию воды.

В короткий срок по многим направлениям дорожная сеть ушла в тайгу, разрежала озера и болота, и с каждым днем ее разветвления проникают дальше и дальше. Сейчас она составляет около четырехсот километров. По сторонам бетонок то здесь, то там — площадки для буровых вышек, блочных установок по подготовке нефти к перекачке, газосборных пунктов или других специальных промысловых объектов.

Освоение сибирских богатств поставлено на такую промышленную основу, размах которой потрясает зарубежных нефтяников. А писателей не может не потрясти сам первооткрыватель, наш современник!

Характерная черта его — обостренное чувство нового, непрерывный творческий поиск, целеустремленность. Своими помыслами он живет в завтрашнем дне, тянет за собой цепь все новых и новых открытий.

Алим Кешиков.

«Правда», 9 сентября 1973 года.

отмечалось такое событие — прокладка зимника от Тюмени до Сургута. «Александр Паклинов (главный энергетик), — писала газета, — с другом Николаем Дурасовым (главный механик) — оба из НПУ «Сургутнефть» с пилой «Дружкой» закончили строительство. Это сравнимо с Дорогой жизни во время блокады Ленинграда».

Несколько слов о лежневых дорогах. Их «эксплуатация» заключалась в постоянной подсыпке грунта и зачастую перекладке бревен. Это была дорогостоящая операция. Она требовала большого парка самосвалов, экскаваторов, бульдозеров и человеческих рук. Строительство и содержание лежневок несколько улучшилось, когда в больших объемах стали применять гидронамы песка, перебрасывать его по металлическим трубам на большие расстояния и укладывать прямо в «тело» дорог и под кусты скважин. В дальнейшем эти насыпи из песка использовались для прокладки автомобильных дорог с твердым покрытием.

Приведенные факты лишний раз говорят о тех невероятных трудностях, с которыми приходилось сталкиваться нефтяникам при разработке месторождений, и как важны были тогда (да и сегодня) дороги для жизнедеятельности нефтяных промыслов, создаваемых в то время городов и поселков, для освоения подземных богатств Среднего Приобья. Темпы этого освоения были взяты очень большие. Они подгоняли всех участников нефтяной эпопеи. А поскольку дороги с самого начала создания главного топливно-энергетического комплекса страны играли первостепенную роль, то строили их любой ценой, даже в ущерб природе.

Фактически на заготовку древесины для строительства лежне-




вых дорог и буровых площадок были переориентированы местные леспромхозы, обеспеченные необходимой техникой. Они поставляли нефтяникам весь лес подряд (лиственный и хвойный) без всяких выбраковок, а те в свою очередь принимали его в хлыстах на глазок, без обмера. Леспромхозы кратно увеличивали объемы лесозаготовок, появились Герои Соцтруда, передовые бригады заготовителей с высокой выработкой. Никто не считал, сколько загублено леса и какой урон нанесен уязвимой северной природе. Ведь, к тому же, при трелевке хлыстов сдирали еще и подрост, растительный покров. Ясно, что все это делалось не от большого государственного ума. Такой подход — брать у природы одно и одновременно губить другое — был проявлением чьей-то непродуманности, спешки, горячки, а проще ска-

зать, дури, которых у нас хватало во все времена и при любых правителях, как и плохих дорог.

Надо сказать, что в то время на разных этапах освоения Севера предъявлялись разные требования и к дорожному строительству. Одно дело, когда поиском нефти, скажем, занимается небольшая группа специалистов. У них нет с собой тяжелого оборудования, поэтому они обходятся в полевых условиях без торных дорог. А вот когда то, что искали, находили, и после этого уже требовалось проводить более детальную разведку и бурение, тогда в местах обнаруженных запасов появлялись коллективы изыскателей — геологоразведочные экспедиции, насчитывавшие до трехсот человек. Они рассредоточивались на большой территории, и им нужна была транспортная связь, чтобы завозить технику, оборудование, инстру-

*Автозимник
п. Сытомино —
п. Горный.*



менты, продукты питания. Так возникала необходимость в прокладке временных дорог от базовых поселков до пунктов разведки. И такие дороги устраивали первопроходцев. С открытием же месторождений нефти и с началом их освоения — бурением скважин и строительством трубопроводов — потребовалось в больших объемах завозить на объекты тяжелые грузы, и тогда работать без дорог с твердым покрытием стало невозможно.

Припоминаю, как осваивали первые нефтяные месторождения — Усть-Балыкское и Мегионское. Летом, во время навигации на Север завозили по воде трубы и укладывали их на берег реки, а потом ждали, когда морозы скуют землю, и по зимним дорогам доставляли на отдаленные точки. Естественно, такая операция с завозом материалов сильно растягивалась по времени и сдерживала фронт строительных работ. К тому же, отсутствие дорог круглогодичного действия отрицательно сказывалось и на настроении людей, на их жизненных планах. Многие, почувствовав свою заброшенность и оторванность от мира, спешили вернуться на Большую землю. Другие, наряду с этим, не выдерживали длительной неустроенности, сурового северного климата, тяжелых условий работы. Было немало и таких, которые приезжали на Север на какое-то время, подзаработать. Это создавало большую текучесть в рабочих коллективах. Люди приезжали и, поработав немного, уезжали, а государство несло огромные материальные потери, связанные с частой сменяемостью рабочей силы и выплатой подъемных средств.

Оседлость в среде приезжавших складывалась по мере транспортного освоения территории Ханты-Мансийского автономного округа, с созданием здесь не-

больших городов и вахтовых поселков. Люди начали обзаводиться семьями, растить детей. Жизнь постепенно входила в свою колею.

Процесс освоения Среднего Приобья и обустроенности прошлого населения шел бы гораздо быстрее и стабильнее — без текучести, огромной траты времени, авралов и нанесения ущерба природе, если подход к этому освоению был бы принципиально иной: не создавать трудности и потом бороться с ними, а упреждать их. И брать богатства недр не наскоком, не любой ценой, а минимальной, с учетом природно-климатических условий и полнейшего бездорожья. И тогда на первое место в государственной политике освоения Севера встал бы дорожный фактор. Ведь всегда и во все времена прежде чем приступать к какому-то строительству, сначала обязательно прокладывали временную или капитальную дорогу.

Показателен в этом отношении пример, как осваивали природные ресурсы долины Генеси в США. Изначально стояла задача — к открытому месторождению построить основную автомагистраль. Но ни одна компания не в силах была это сделать. И тогда строительство дороги правительство США взяло на себя, подобрало подрядчиков, дав им этот государственный заказ, открыло финансирование работ. А когда дорога была проложена, объявило конкурс на разработку месторождения. И тогда владельцы капиталов по своим профилям стали предлагать свои проекты. Конечно, в эти проекты прямо или косвенно включены были и затраты государства на строительство автомагистрали, хотя ее вроде бы строило государство, а не сами капиталисты. И таких примеров немало.

У нас в стране на первых эта-

пах освоения Севера тоже предлагалось прокладывать в первую очередь дороги, а затем выходить на месторождения. Министр нефтяной промышленности СССР Николай Алексеевич Мальцев в свою бытность даже отважился издать смелый приказ о том, чтобы не приступать к разработке новых месторождений, пока к ним не будут подведены дороги к линии электропередачи. Вверху к этому приказу отнеслись одобрительно, но особенно приветствовали его внизу. Мы-то, кому постоянно приходилось сталкиваться с бездорожьем и с плохими дорогами, с радостью думали: уж теперь-то нам не придется с опаской лазить по лежневкам, проложенным по заболоченным местам.

Но деньги-то государство тогда отпускало на развитие нефтяной промышленности. Отпускало миллиарды, но при этом давало задание: пробурить столько-то скважин, добыть столько-то тонн нефти. А еще надо было строить людям жилье, развивать социальную культуру. И когда в плановых органах и в отраслевых структурах стали считать, что приходится на строительство капитальных дорог, то оказалось, что на них ничего и не остается. Вот и начали изобретать, придумывать всякие схемы прокладки временных дорог.

Часто без выторфовки болот клали железобетонные плиты. Снимали верхний слой и, чтобы торф уплотнить, делали небольшую отсыпку песка не до проектных отметок. Но при постоянном проезде по ним большегрузного транспорта плиты начинали «плясать» и быстро разваливались. Часто вспоминаю дорогу на Федоровское месторождение, район, где мне приходилось работать. Едешь, бывало, по ней и видишь: то справа, то слева торчит в болотине труба трактора или бульдозера.

Строители трубопроводов при прокладке магистралей через болота вынуждены были применять даже такое новшество. Агрегаты по подготовке плетей устанавливали прямо на речных судах типа небольших барж. На одном — запас труб, на другом — сварочный стенд, на третьем — изоляционные материалы. Получался своего рода трубоподготовительный и трубоукладочный поезд длиной метров сто со всей технологической цепочкой. Его тащили болотные тракторы, а готовую плеть кранами спускали и укладывали на поверхность болота. Трубы большого диаметра обычно тонули в воде и болотной жиже, а к большим приделывали железобетонные пригрузы. Но труба большого диаметра, заполненная нефтью, иногда всплывала даже с пригрузами, на тех участках, где их было мало. То всплывет, покажется, как черный крокодил в тине, а то снова уйдет под воду.

Зрелище, надо сказать, необычное и небезобидное. Ведь после таких «гуляний» трубы порой случались ее порывы, аварии. Выливалась на поверхность нефть. В тоннах это, может быть, и не так много, но она проникала в водную среду. Конечно, последствия аварии старались всячески ликвидировать. Наказывали за это виновных. Строго следили и за тем, чтобы разлитая нефть не попала в речную систему. Во время нереста движущиеся косяки рыбы охраняли наряды милиции и рыбинспекции. Однако это не решало в корне проблему. Урон рыбным запасам наносился непоправимый. Когда в 1969 году я приехал на Север, в магазинах и у населения было много рыбы. А потом ее стало все меньше и меньше. Где-то к 70—71 годам муксуна уже можно было достать только по благу, а про осетра и совсем забыли. Так что при освоении Среднего Приобья изъязнов

стратегических, тактических, управленческих, организационных, технических, каких угодно, было немало. Мы не только укладывали под колеса машины лес, но и вольно или невольно причиняли ущерб рыбным запасам Обь-Иртышского бассейна.

Но эти изъязны в подходах, в непродуманных порой решениях и в самой политике освоения Западной Сибири были, скорее всего, на самом высоком уровне. Они не должны умалять трудового героизма людей того времени, тех, кто практически открывал и осваивал богатства Севера, в тех неимоверно суровых и сложной условиях и при той технической оснащенности, и одновременно стремился нанести как можно меньший вред окружающей природной среде.

Как тут не вспомнить Виктора Ивановича Муравленко, начальника Главтюменьнефтегаза, который очень много занимался усовершенствованием транспортной системы! В то время под его непосредственным руководством рассматривалось несколько вариантов обустройства только что открытого крупного нефтяного месторождения — знаменитого Самотлора, представлявшего тогда собой почти сплошное озеро с редкими островками. И стоял главный вопрос: как проложить по нему автомобильную дорогу и сделать площадки под буровые?

Предлагалось, в частности, строительство эстакад, как на морском шельфе в Каспии. В то время я уже работал в Междуведомственной комиссии Госплана СССР. Там же работал очень грамотный инженер-практик, промышленник из Куйбышевской области Геннадий Иванович Кондратьев. И когда мы подсчитали, во что государству обойдется эстакадное строительство, то оказалось, что применительно к объемам, которые нужны были для ос-

воения Западной Сибири, это дело совершенно нереальное. Для осуществления такого варианта потребовалось бы по удельным затратам на один метр проходки в стране производство стали и цемента. И это в условиях, когда остро стоял вопрос с поставкой труб для транспортных нефтяных магистралей. А ведь нам параллельно приходилось развивать еще и газовую отрасль, а для нее трубы шли большего диаметра и толстостенные, способные выдерживать давление до 75 атмосфер.

Единственным реальным способом была отсыпка грунта на мелководное дно озера. Однако применить для этого инертные материалы Урала, скажем, тот же щебень, не имело смысла. Их можно было без конца сыпать и сыпать. Выход нашли в эффективном способе отсыпки путем гидронамыва. Устанавливали мощные земснаряды. Они забирали из карьеров песок, перебрасывали его по трубам с помощью станций подкачки на большие расстояния — до десяти километров — и делали намыв площадок под буровые и полотно дороги. Пробовали проводить подземный гидронамыв. Бурили скважину до песчаного грунта, закачивали в нее воду, получали гидравлическим способом пульпу (смесь воды и грунта), насосом поднимали ее на поверхность и перебрасывали на участок строительства.

Нас выручало и то, что добывающие скважины бурили кустами — до 16 скважин с одной площадкой. Были кусты и из 48 скважин. Затем, чтобы ускорить добычу нефти, стали применять кусты из восьми скважин. Четыре, положим, пробурили. Затем отодвигали буровую установку, начинали разбуривать остальные, а в это время на первых шли работы по их освоению.

Хорошее воспоминание у меня осталось о прокладке автодороги на Локовское нефтяное месторождение. Строители поставили земснаряд в пойму самой Оби и начали перебрасывать грунт к месторождению. И делали это настолько аккуратно и грамотно, что с воздуха ровная лента насыпной дороги и симметричных размеров буровые площадки смотрелись, будто нарисованные на карте или на чертеже. После этого способ гидронамыва стали применять на многих месторождениях, особенно там, где были пойменные участки.

Словом, автодороги так или иначе учились строить, даже, казалось бы, в непроходимых местах. Но Мальцевский приказ об их опережающем строительстве так и не был выполнен. А потребность в промысловых дорогах, да и в дорогах общего пользования, быстро росла. К этому подгоняли и постановления Совета Министров СССР и РСФСР, обязывающие Главтюменьнефтегаз вводить все новые и новые месторождения, причем не одно или два, а порядка, скажем, 20, а то и больше. И не каких-то там крупных или средних, а небольших. И к каждому нужна была нормальная автодорога. А ее еще не было или только строили. Тем не менее по каждому месторождению доводился план бурения и план добычи нефти.

Чтобы ускорить процесс дорожного строительства, в дело пускали аэродромные железобетонные плиты, так называемые ПАГИ. Их изготавливали из более прочного материала шестиметровой длины и двухметровой ширины. Дорогу делали так: отсыпали полотно, укладывали рядом три плиты, стыки бетонировали и получали шестиметровый проезд. В то время на производство этих плит, можно сказать, работала вся страна, даже пере-

стали временно строить аэродромы. Однако и они не снимали проблем в дорожном хозяйстве нефтяников. Из-за тяжелого транспорта и постоянных ударов колес на стыках плиты быстро выходили из строя. Их приходилось постоянно менять и ремонтировать дорогу. Лишь потом стали применять новые технологии и укладывать на бетонку асфальт слоем до 8—10 сантиметров, а то и больше. Он замечателен тем, что не пропускает сквозь себя влагу, не дает дождям вымывать из-под плит песок.

Хочется вспомнить тех, кто внес наибольший вклад в транспортное строительство. Тогда решением этих задач занимались специализированные тресты подготовительных работ. Они прокладывали лежневки, строили основания для кустов, вскрывали карьеры и возили на дороги песок. В их распоряжении была вся дорожно-строительная техника.

Особенно хорошо мне запомнился управляющий трестом Жаворонков Евгений Никитич. Не знаю, кто он был по специальности, но строил он неплохо, успешно применял новые методы в прокладке транспортных коммуникаций. И организатор был замечательный. Правда, иногда у него не обходилось без крепкого словца. Но горячее слово зачастую тоже вдохновляло и помогало в той сложной, а порой и экстремальной, обстановке, заставляло думать своей головой. Очень толковый и расторопный у него был заместитель — Николай Иванович, прозванный в коллективе матерщинником. В целом был прекрасный человек, добросовестный, заботливый, хорошо относящийся к товарищам по работе. Это был поистине виртуоз-догавала. Без него большая часть техники наверняка бы простаивала. А он знал где, на каком заводе что выпускают. Ехал туда без

всяких нарядов и разрешений, доходил до главных начальников, разъяснял им ситуацию, просил, уговаривал, доказывал и обязательно возвращался с нужными для машины деталями. К нему нередко обращались за помощью из других строительных организаций. Он никому не отказывал, помогал, чем мог.

Надо сказать, у нефтяников были хорошо развиты чувства коллективизма, братства и взаимовыручки, как, впрочем, и ответственности. Конечно, тон в этом задавало само руководство Главтюменьнефтегаза в лице Виктора Ивановича Муравленко. Это была личность — крупный организатор отрасли, замечательный человек. Под стать ему были и его соратники: заместитель по капитальному строительству Николай Иванович Павлов, главный геолог Юрий Борисович Фаин, заместитель Александр Степанович Парасюк. На них равнялись другие, с них брали пример.

Немало толковых организаторов производства было в средних и низовых структурах нефтяной отрасли и других отраслей, причастных к освоению Севера. Здесь сложился и основной костяк геологов, нефтяников, строителей, газовиков, трубопроводчиков, изыскателей — главных действующих лиц эпохи освоения. Они сумели за непродолжительное время преобразить этот суровый край, создать здесь мощный топливно-энергетический комплекс страны. При этом надо отметить, что большую помощь в прокладке дорог к подземным кладовым оказали посланцы из бывших республик Советского Союза.

От себя скажу: освоение богатств Югры мне и моим товарищам по работе далось нелегко. Но мы, как и тысячи первопроходцев и их последователей, стойко

преодолевали все трудности, потому что верили, что строим здесь для себя, для своих детей, для нашего будущего. Убежден, что если в наше время были бы такие же рыночные условия и рыночные отношения, как сейчас, то никаких геологических открытий в Среднем Приобье, никакой нефти и никакого газа не было бы и в помине. Сюда, в некогда такую глухомань, просто не сунулся бы ни один бизнесмен со своими сомнительными капиталами. Единственно, что он мог бы сделать в своих коммерческих интересах, если дать ему полную волю, — окончательно загубить и те же леса, и запасы ценных пород рыб. Тем более тезис «дураки и плохие дороги», озвученный в свое время Николаем Васильевичем Гоголем, с повестки дня пока не снят и периодически дает о себе знать.

Каково, к примеру, было слышать рапорт на высоком государственном уровне о том, что у нас будто построена самая протяженная в мире автомагистраль: от Москвы до Владивостока. В действительности же от Омска на восток дороги ненадежные. Стоит пройти там дождям, как во многих местах сразу кончаются и дороги. Дорога есть от Омска до Свердловска, идущая дальше на Москву, но она уступает современным европейским стандартам по своим габаритам. Эта дорога прошлого, построенная в пору нашей борьбы с бездорожьем под вездеходный транспорт: гусеничные тракторы и машины с двумя-тремя ведущими мостами. По ней не пустишь многотонные европейского типа машины — фуры с большой нагрузкой на ось, с большими скоростями и большими габаритами.

А именно такой большегрузный и высокоскоростной транспорт нужен сегодня России с ее огромными расстояниями, и для него нужны современные автострасы одностороннего движения с широким, прочным и ровным дорожным полотном, такие, как в США или в Западной Европе, с пунктами заправки, автообслуживания и отдыха. Вот о постройке каких дорог — меридиального и широтного направления и сквозного действия — надо бы рапортовать. Но они пока только в планах. Правда, за последние два года на территории Западной Сибири и Урала начали формировать автомагистраль стратегического назначения, в частности, дорогу из Тюмени до Сургута с выходом на Ханты-Мансийск и с дальнейшей проброской ее на Ноябрьск и Новый Уренгой. Планируется строительство дороги широтного направления, которая соединит Новосибирск, Томск, Нижневартовск с Екатеринбургом и Пермью. Отдельные участки ее уже проложены.

Но к этой Федеральной дорожной стратегии у меня есть одно серьезное замечание. Она, как мне представляется, учитывает в основном задачу строительства автомагистральных дорог России. Однако важно еще не только построить новую дорогу, но и как ее построить, чтобы она отвечала всем современным требованиям, как организовать на ней транспортные потоки, культуру обслуживания, и какой транспорт по ней пустить. А эти и попутно другие вопросы надо рассматривать в комплексе, еще на стадии подготовки и принятия решений. По логике вещей и по здравому смыслу только так может быть, а не иначе.



КАСПАРОВ Александр Исакович

Первый заместитель
генерального директора и
исполнительный директор
ОАО «ДСК «АВТОБАН»

Образование высшее — инженер путей сообщения. С 1955 года в системе строительства автомобильных дорог был десятником, прорабом, начальником участка, главным инженером строительного управления, главным инженером треста, заместителем начальника главка Минтрансстроя СССР, начальником производственно-строительно-монтажного объединения «Запсибдорстрой». Принимал непосредственное участие в строительстве автомобильных дорог Душанбе — Курган — Тюбе в Таджикистане, Кумдаг — Окарем — Каспийское море в Туркмении, Москва — Волгоград на участке Волгоград — Михайловка. С 1960 по 1965 годы работал в Афганистане на строительстве автодороги Кушка — Герат — Кандагар в качестве руководителя подразделения. В 1968 году был назначен главным специалистом-руководителем группы советских специалистов в Афганистане на строительстве автомобильной дороги Пули-Хумри — Мазари-Шериф — Шиберган. Руководил строительством взлетно-посадочных полос в городах Ростове-на-Дону, Таганроге. На протяжении 18 лет руководил строительством автомобильных дорог и взлетно-посадочных полос в районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. В настоящее время — первый заместитель генерального директора и исполнительный директор ОАО «ДСК «АВТОБАН», осуществляющего строительство автомобильных дорог в Западной Сибири, в Европейской части России и на Украине.

За годы производственной деятельности награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Золотая Звезда I степени Афганистана, орденом Ленина, орденом Ленина и золотой медалью «Серп и молот» Героя Социалистического Труда и многими другими медалями. Заслуженный строитель РСФСР, почетный транспортный строитель, почетный гражданин Ханты-Мансийского автономного округа, почетный дорожник России. Решением Президиума Академии транспорта России ему присуждена ученая степень доктора транспорта России, он академик Академии транспорта России. Постановлением Российской общественной комиссии 10 июня 2004 года А.И. Каспаров награжден дипломом медали Петра Великого «За трудовую доблесть».

«ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ?..»

Говорят, история цивилизации развивается по спирали. А потому — вначале было слово. И не одно, а целое постановление ЦК КПСС и Совмина СССР о создании производственного строительного-монтажного объединения «Запсибдорстрой» в структуре Министерства транспортного строительства СССР. Именно оно в интересах обеспечения ускоренного освоения нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири определило перед дорожниками стратегию действительно крупномасштабной работы. Предстояло проложить сотни, да что там сотни, — тысячи километров дорог и построить десятки аэродромов для того, чтобы могущество России, как пророчествовал Ломоносов, наконец-таки, приросло Сибирию, ее полезными и столь необходимыми для развития отечественной промышленности природными ресурсами.

Хотя, конечно же, чего душой кривить: как правило, не директива, какой бы своевременной она ни была, обосновывала целесообразность и необходимость той или иной деятельности, а, скорее, наоборот, экономические потребности порождали конкретный нормативный документ. Последний просто подчеркивал и закреплял государственную важность и особый статус намечаемой работы.

Но сказано — сделано. В 1981 году Запсибдорстрой в полный голос заявил о себе на бескрайних просторах Сибири. Труда

было невпроворот. К счастью, не пришлось все начинать с нуля, поскольку вплоть до 1981 года в этом регионе работали два дорожно-строительных треста — «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой». И работали весьма успешно, дав жизнь за три пятилетки более 1 800 километрам автомобильных дорог (забегая вперед, отметим, что за время своего существования Запсибдорстрой проложил по генплану более 10 тысяч километров автодорог III и VI категории!) к нефтяным и газовым месторождениям, построив взлетно-посадочные полосы аэродромов Тюмени, Нижневартовска, Сургута, Надыма, Нового Уренгоя, Стрежевого, Нефтеюганска и других городов. Согласитесь, весьма достойный задел. Были сформированы и оснащены техникой строительные подразделения на Севере Тюменской области, в частности, в Надыме и Новом Уренгое, которые прокладывали дороги к аэродромам и речным причалам, дабы газ Медвежьего и Уренгойского месторождений из полезного ископаемого превратился в производственный ресурс, крепивший экономическую мощь державы. Люди работали денно и нощно, поистине проявляя чудеса массового трудового героизма. А какие это были люди! Сильные, стойкие, мужественные, верные любимому делу — другие на Северах просто не выдерживают, а потому долго не задерживаются. Нет лучшего оселка, чем Север, на котором оттачивается мастер-



ПРАВДА

Газета основана
5 мая 1912 года
В. И. ЛЕНИНЫМ

Орган Центрального Комитета КПСС

№ 232 (20124) * Воскресенье, 9 сентября 1973 г. * Цена 3 коп.

Эффект Самотлора

Сегодня слово «Самотлор» известно многим. В нынешнем году каждая пятая тонна нефти, добытой в нашей стране, будет извлечена из недр этого месторождения. А ведь его эксплуатация началась всего восемь лет назад.

Необычайно высокие темпы разработки подземной кладовой стали возможны благодаря тому, что здесь были найдены и внедрены новые научно-технические и инженерные решения. На Самотлоре впервые в отечественной и мировой практике осуществлены принципы комплексного проектирования обустройства нефтяного месторождения. В итоге сбор, транспортировка и промышленная подготовка продукции скважин, система поддержания пластового давления, автомобильные дороги, линии электропередачи и связи были выполнены не раздельно, а как подсистемы, входящие в состав сложного комплекса наземных сооружений.

Такой подход к проектированию обустройства позволил в двенадцать раз сократить число товарных парков и в семь раз — кустовых насосных станций, максимально сконцентрировать сооружения на крупных площадках, в полтора раза уменьшить протяженность автомобильных дорог и более чем в два раза — металлоемкость промышленных трубопроводов.

Применение системы раздельного сбора безводной и обводненной нефти и принципиально новой технологии ее подготовки дали возможность получать сырье высшего качества в промышленных условиях.

Вторым направлением, обеспечившим ускоренное освоение месторождения, являлась разработка новых методов сооружения основных промышленных систем и объектов. На Самотлоре была применена прокладка дорог с так называемыми плавающими насыпями. Здесь широко использованы полносборные конструкции и комплектный метод строительства. Были разработаны новые конструктивные и технологические решения для сооружения трубопроводов наземной прокладки коммуникаций, многоярусной застройки площадок.

Многие из этих решений выполнены на уровне изобретений. Вот почему представляется вполне обоснованным выдвижение Министерством нефтяной промышленности СССР за разработку и внедрение новых научно-технических и инженерных решений на Самотлорском месторождении на соискание Государственной премии СССР 1977 года группы ученых, проектировщиков, нефтяников и строителей.

Об исключительной эффективности этих разработок можно судить хотя бы по тому, что капиталовложения, необходимые для обустройства месторождения, были снижены более чем на 320 миллионов рублей. При этом здесь добыто нефти на 130 миллионов тонн больше, чем предусматривалось первоначально.

Опыт Самотлора широко используется на других месторождениях Западной Сибири.

А. ТРОФИМУК. Академик. г. Новосибирск.

«Правда», 23 сентября 1977 года

ство дорожника, и нет лучшего фильтра, через который просеиваются люди случайные.

Однако сделанного было явно недостаточно. Стране во всевозрастающих количествах требовалась нефть и газ. И вот во весь свой гигантский рост перед Запсибдорстроем встала глобальная задача — резко увеличить объемы строительства автомобильных дорог и аэродромов. Разумеется, в кратчайшие сроки — без этой идиомы редко обходилась какая-либо директива. Ничего не поделаешь, если все было нужно, как говорится, еще вчера. И, само собой разумеется, никакие ссылки на перебои в энергоснабжении или недостаточное техническое оснащение в расчет не принимались, когда во главу угла ставилось одно-единственное, но на редкость могущественное слово — НАДО! Пожалуй, прав был Экзюпери, утверждая, что цивилизация держится на том, чего она требует от людей, а не на том, чем она их снабжает. Снабжали, чем могли, но во многом ощущался дефицит. Особенно поначалу, когда разворачивались, говоря военным языком, буквально на марше. Впрочем, не хватало и самих людей. Пришлось срочно привлекать квалифицированные кадры дорожников из других регионов России и даже из союзных республик. Нередко на одной трассе плечом к плечу работали русские, украинцы, белорусы, латыши, казахи, литовцы, узбеки и эстонцы. Причем не единичные представители, а целые организации, которым объединение «Запсибдорстрой» на первых порах, безусловно, оказывало всю необходимую помощь, в том числе и координировало их деятельность. Не прошло и года, как прибывшие из семи братских республик Советского Союза дорожные организации заработали в полную силу, качественно и бы-



стро выполняя все необходимые строительные-монтажные и дорожные работы, самостоятельно решая те задачи, для успешной реализации которых им еще не так давно требовалась поддержка.

Изначально планировалось, что в течение первой пятилетки своей деятельности Запсибдорстрой увеличит объем строительства автодорог втрое и доведет их ввод в эксплуатацию в 1985 году до 895 километров. Всего же за этот отрезок времени необходимо было построить свыше 2 900 км дорог для нефтяников и 770 км — для газовиков. Сказать, что задача была нелегкой, — значит, ничего не сказать. Ведь только в производственных интересах Мингазпрома СССР предстояло пятикратно нарастить объем строительства. Даже человеку несведущему должно быть ясно, ка-

кую ношу взвалило на свои плечи объединение, а уж специалисты-то способны в полной мере оценить масштабность и «громადье планов». Но скептиков не было, зато была уверенность: раз наметили — следовательно, выполним. А как же по-другому, если четко и ясно сказано: НАДО!

А посему буквально с первых дней, без раскачки (волей-неволей пришлось внести существенные коррективы в извечное русское правило, что, дескать, мы долго запрягаем, зато быстро скачем) Запсибдорстрой начал энергично наращивать мощности своих организаций и создавать новые тресты. К 1983 году объемы работ выросли в 6—7 раз, а набранные темпы строительства позволили ежегодно вводить в эксплуатацию 600—700 км дорог, львиная доля которых обслу-

Работы на дороге в зимний период.

живала интересы нефтяной и газовой промышленности. Приоритет определили с самого начала, ибо правительство требовало довести добычу нефти до 1 миллиона тонн, а газа — до 1 миллиарда кубометров в сутки! Добыть и не доставить по назначению — все равно, что сидеть сложа руки.

К слову, строили не только автомобильные дороги, но и производственные базы, жильё и объекты соцкультбыта. Не попутно, а целенаправленно, о чем красноречиво свидетельствует статистика: только с 1981 до 1985 года было введено в эксплуатацию свыше 40 тысяч квадратных метров жилых домов и детских садов. Не исключено, что у нынешних молодых строителей многоэтажек в столице или иных городах эта негромкая цифра ничего, кроме ироничной улыбки, не вызовет.

Ныне, разумеется, и технологии другие, и сама техника, а главное — попробуй, объясни специалистам, ареал обитания которых ограничивается московской кольцевой автодорогой, в каких сложнейших природно-климатических условиях приходилось трудиться в ту пору. Впрочем, возможно, достаточно и краткого экскурса в географию, чтобы понять: квадратный метр квадратному метру рознь. Ведь немногим меньше половины всей территории, на которой развернулся Записибдорстрой, занимали болота. И какие! Если экскаватор, неровен час, сползал с землеполотна — все, почти по Хемингуэю: прощай, техника!

Только в Тюменской области было около полумиллиона(!) озер и 25 тысяч рек, больших, средних и малых, так и норовивших оказаться на пути у строителей. Не говоря уже о зоне вечной мерзлоты на Севере региона, — тут вообще труба-дело. Каждый

километр такого пути, как штурм неприступной крепости. Неудивительно, что весь коллектив Записибдорстроя, а к 1985 году его составляли приблизительно 14 тысяч человек, работал в две-три смены, нередко прихватывая и воскресные дни: такова уж истинная природа настоящего энтузиазма. Хочется верить, что он присущ и нынешним дорожникам.

Именно тогда и началось строительство дорог в так называемых районах среднего Приобья: Нижневартовск — Сургут — Нефтеюганск с выводом их на общесоюзную сеть. И если ранее во многие города региона, как пелось в популярной в то время песне: «Только самолетом можно долететь», то теперь Сургут, Когалым, Ноябрьск и Муравленко были соединены автомобильными дорогами.

Дальше — больше. Что, между прочим, совершенно закономерно: в эпоху планового строительства любых объектов при обязательном централизованном руководстве с единого командного пункта работать по принципу «шаг вперед — два назад» было невозможно, точнее — немыслимо. Стоит ли удивляться, что вторая пятилетка деятельности Записибдорстроя должна была быть ознаменована увеличением, наращиванием, расширением, укрупнением, подъемом... Наверно, так следовало работать и впредь: сегодня — лучше, чем вчера, а завтра — лучше, чем сегодня. Глядишь, со временем на одну беду в России стало бы меньше. Короче говоря, в планах 1986—1990 годов значились уже куда более внушительные показатели объемов дорожного строительства, в сравнении с которыми прежние достижения объединения выглядели почти что разминкой перед действительно серьезной работой. В частности, намечалось построить 5 010 км автомобильных


дорог: 3 510 км — для Министерства нефтяной промышленности и 1 500 км (вдвое больше!) — для Мингазпрома.

На протяжении первых трех лет программа строительно-монтажных работ выполнялась с завидным постоянством — ежегодно осваивалось 784 миллиона рублей (конечно же, в ценах 1984 года). В 1988 году по генеральному подряду было введено в эксплуатацию 984 км автодорог. Для того, чтобы реально оценить масштабы деятельности Запсибдорстроя, нелишне заручиться поддержкой беспристрастной, но весьма убедительной статистики. В то время в объединении трудилось уже более 15 тысяч человек, а его «боевой» парк составляли 300 экскаваторов различных емкостей ковша, 325 бульдозеров различных мощностей, 140 автогрейдеров (преимущественно тяжелых) и свыше 2-х тысяч большегрузных автомобилей. Одних только земляных работ выполнялось примерно 35 миллионов кубометров, из которых 27 миллионов — своими силами.

Недаром говорят, что нужда — жестокая наставница. Суровая и продолжительная зима, отсутствие необходимых природных строительных материалов, а кое-где и грунтов, пригодных для устройства земляного полотна, настоятельно потребовали применения новых нетрадиционных методов строительства автодорог; зачастую не имевших аналогов в мировой практике. В их ряду — широкое использование сборных покрытий из железобетонных плит, двухстадийный способ строительства дорог, обеспечивающий проезд к месторождениям одновременно с возведением земляного полотна, закладка торфа и других слабых грунтов в основание насыпи, весомое применение гидромеханизированных работ. Нельзя не

вспомнить и о таких новациях, как подключение землеройной техники и автотранспорта большой единичной мощности, сооружение водопропускных труб из гофрированного металла и полносборных металлических мостов, широкое внедрение геотекстильных материалов... И это далеко не полный перечень. Труд был тяжелым и творческим одновременно.

Словом, можно смело утверждать, что Западная Сибирь стала своеобразным испытательным полигоном. Полигоном, на котором дорожники совместно с проектными и научно-исследовательскими институтами страны, такими, например, как Гипротюменьнефтегаз, СоюздорНИИ, ГипродорНИИ, Тюмиси, Сибаци и многие другие, творили, дерзали, искали, находили, проверяли и внедряли в практику новые методы строительства, позволяющие ускорить темпы работ, одновременно сократив их трудоемкость и стоимость. Именно здесь прошли свое становление и прекрасную школу специалисты, имена которых впоследствии узнала вся страна. Одни из них и поныне находятся на своих «боевых постах», теперь уже, конечно, руководящих, к примеру, А.В. Андреев, В.А. Бец, Р.В. Мусин, В.Ф. Навацкий, А.И. Безотосный, В.И. Ситников. Другие трудятся в регионах России по-прежнему активно, инициативно и самоотверженно, в частности, В.М. Абрамов, В.С. Майданов, В.Д. Одинцов, В.С. Бабенко, В.Э. Гинергардт. А сколько замечательных ученых внесли свой весомый вклад в дорожное строительство в Западной Сибири! И, в первую очередь, Н.В. Табаков, Н.Д. Казарновский, А.В. Линцер, Н.И. Литвин, В.Г. Лейтланд. И, конечно же, трудно переоценить ту помощь, которую оказывали дорожникам партийные и советские органы, в том



числе и руководители высокого ранга Г.П. Богомяков и В.В. Никитин, которые прекрасно осознавали значимость задач, возложенных на объединение и не на словах, а на деле содействовали их успешной реализации. Частые гости на объектах строительства, они душой болели за своевременную сдачу тех или иных участков в эксплуатацию, изыскивали дополнительные резервы и возможности для оптимизации деятельности объединения. И в том, что Запсиддорстрой удавалось справляться с некоторыми проблемами, казавшимися поначалу трудноразрешимыми, есть немалая их заслуга.

Правая народная мудрость: один в поле не воин. Но, к счастью, Запсиддорстрой трудился не в одиночестве. И трудно сказать, чего бы ему удалось достичь, если бы рядом с ним, бок о бок не работали точно так же — от зари до зари — объединения «Трансгидромеханизация», руководимое А.К. Романовым, объединение «Уралстроймеханизация», директором которого был В.В. Королев, и трест «Мостострой-11» во главе с В.Ф. Солохиным. Последняя организация, например, ежегодно сдавала на объектах Запсиддорстроя до 100 больших и малых мостов! Это в ее активе — крупные мосты на автомобильных дорогах через такие реки, как Кюганская Обь, Аган, Вах, да разве все перечислишь! А Трансгидромеханизация, в свою очередь, каждый год на объектах дорожного строительства намывала до 14 миллионов кубометров песчаного грунта как непосредственно в насыпь, так и для его последующей транспортировки самосвалами. И это, повторюсь, в суровейших климатических условиях!

Однако все течет все изменяется. В 1993 году началось акционирование некогда подведом-

ственных организаций с одновременным сокращением их численности. К тому же, заметно пошла на убыль объемы добычи нефти и газа. Еще вчера мощное и дееспособное объединение Запсиддорстрой, которому любые задачи были по плечу, сегодня превратилось в мелкие и разрозненные акционерные общества, которые, продержавшись некоторое время на «плаву», в бесплодном ожидании заказов, рассыпались, как карточные домики, обанкротившись.

Впрочем, структурные и качественные метаморфозы коснулись не только Запсиддорстроя,

но и самой Тюменской области: в ее составе образовались два богатых нефтью и газом автономных округа — Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий. Все эти изменения создали немало преград и препон для эффективного продолжения руководства дорожным строительством. К примеру, направлялось из аппарата объединения, пытавшегося координировать деятельность различных организаций, обычное по прежним временам, рядовое указание: перебросить технику с одного участка на другой. И начинался телефонный и бумажный «кордебалет»: большие и малые начальники одного округа, по сути, игнорировали все решения, принимаемые в другом. Без оглядки на то, что четкое их выполнение, безусловно, отвечало интересам области в целом. Вступившие в эпоху рыночных отношений государственные производственные структуры, не научившись хозяйствовать по-новому, категорически отказывались трудиться по-старому. Получалось, что вместе с водой из купели выплеснули ребенка. Поскольку в таких условиях работать стало практически невозможно, было принято решение ликвидировать как структурную единицу аппарат объединения Запсибдорстроя, отдав все на откуп акционерным обществам.

В настоящее время из восьми трестов некогда единого крупного объединения сохранились и, к счастью, успешно работают три акционерных общества, одно из которых — ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой», возглавляемое прекрасным руководителем, истинным знатоком своего дела, человеком широкой эрудиции и большой души А.А. Андреевым, обслуживает интересы непосредственно Ханты-Мансийского автономного округа. Говорят, не место красит человека, а человек — ме-

сто. Здесь же налицо — полная гармония: в нужное время в нужном месте оказался именно тот человек, которому альтернативы не было. Ошибаются те, кто считает, что незаменимых нет. Есть! И один из них — А.А. Андреев.

Народная мудрость гласит: нет худа без добра. После распада объединения Запсибдорстрой стали потихоньку возрождаться к жизни когда-то едва сводящие концы с концами маломощные организации Минавтодора РСФСР. Став заказчиками строительства автодорог, они постепенно — не сразу и Москва строилась — начали оснащаться новой дорожно-строительной техникой, распределяя объемы строительно-монтажных работ между своими организациями.

В этих непростых условиях губернатор А.В. Филипенко, к слову, опытный политик, умелый руководитель округа, хороший хозяйственник, для которого, по сути, нет неразрешимых стратегических и тактических задач, действительно, провел колоссальную работу по созданию в Ханты-Мансийском автономном округе Дорожного департамента. Более того, дальновидно и совершенно оправданно поручил руководство им к тому времени окрепшему профессионально В.А. Бецу, прошедшему хорошую школу в объединении и ставшему Мастером с большой буквы. Сюда и подались бывшие инженерно-технические работники и строители Запсибдорстроя. Грамотное руководство коллективом, своевременное оснащение новой техникой и, конечно же, довольно многочисленная когорта опытных дорожников — вот те самые три кита, опираясь на которые организации Ханты-Мансийского автономного округа по-прежнему строят прекрасные дороги. А значит, дело, начатое Запсибдорстроем, продолжается.



КСЕНОФОНТОВ
Александр
Николаевич

Заместитель
исполнительного директора
ОАО «Ханты-
Мансийскдорстрой»

В 1965 году окончил Сибирский автомобильно-дорожный институт им. В.В. Куйбышева (г. Омск) по специальности: автомобильные дороги. Работал прорабом, затем старшим прорабом дорожно-строительного района №3 управления дороги «Омск — Новосибирск» Минтрансстроя. В Ханты-Мансийском автономном округе — 28 лет. Курировал сооружение автомобильных дорог к крупнейшим нефтяным месторождениям Среднего Приобья. Непосредственно участвовал в строительстве и реконструкции автодорог, аэропортов и взлетно-посадочных полос в городах Когалыме, Нефтеюганске, Ханты-Мансийске, Сургуте.

За многолетний добросовестный труд А.Н. Ксенофонтов награжден медалью «За трудовую доблесть» (1986 г.), медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса» (1986 г.), медалью «Ветеран труда» (1987 г.). Он заслуженный строитель Российской Федерации и заслуженный строитель Ханты-Мансийского автономного округа.

ПРЕОДОЛЕВАЯ ТРУДНОСТИ И НЕВЗГОДЫ

Вспоминаю 1974 год — один из памятных в моей жизни. Я работал тогда начальником участка строительного управления №926, которое входило в состав треста «Тюменьдорстрой» и дислоцировалось в посёлке Мамонтово. Основным объектом строительства у нас была автодорога Нефтеюганск — станция Южный Балык.

В то время железную дорогу Тюмень — Сургут ещё только строили. На месте нынешнего города Пыть-Яха стояло сплошное болото. Станцию же Южный Балык предстояло разместить в четырёх километрах от нынешнего города. Здесь и была конечная точка планируемой автодороги.

Её прокладкой от Юганской Оби до реки Большой Балык занималось строительное управление №905. В 1973 году на этом участке были уложены дорожные плиты, а в 1974-м велись укрепительные и отделочные работы. Дальше от реки Большой Балык прокладывать автодорогу по гидронамывной насыпи было поручено нашему строительному управлению №926. Необходимо было в сжатые сроки ввести десять километров дороги. Выполнение этой задачи возлагалось конкретно на наш прорабский участок №3, руководителем которого в то время я и был назначен.

Мы высадились десантом в феврале 1974 года на 20-м километре прокладываемой дороги, на берегу протоки Очимкиной. От 20-го километра до реки Пучип простиралась нехоженная

тайга. До поворота к пос. Мамонтово земляные работы вёл участок №1.

Все силы своего прорабского участка мы бросили на выполнение основной задачи — на ввод десятикилометрового отрезка автодороги. Был оборудован причал в устье протоки Очимкиной. В начале июня стали принимать цемент для устройства цементно-грунтового основания автодороги. Работы по разгрузке материала и устройству самого основания дороги вели круглосуточно. И вот тогда столкнулись с первой неучтённой проблемой.

Дело в том, что лето 1974 года выдалось на редкость жаркое. Столбик термометра опускался с плюс 35 градусов до плюс 25-ти только на 2—3 часа, от захода и до восхода солнца. Дождей практически не было. А для устройства цементогрунта нужна была оптимальная влажность песка. К тому же, требовалось поливать основания дороги водой. Однако оборудованного КраЗа с ёмкостью и одной пожарной помпы для этого явно не хватало, что, естественно, замедляло темпы работ. В то же время вдоль пойменной насыпи было море воды. Что делать?

Дали в Тюмень радиограмму с просьбой, чтобы нам срочно прислали ещё четыре пожарные помпы. Буквально через двое суток их доставили к нам на участок вертолётном. Помпы мы поставили вдоль насыпи у подножья откосов в 50-ти метрах одну от другой и через пожарные ру-

кава начали качать из поймы воду для увлажнения основания автодороги.

В июле цементно-грунтовое основание подкладки плит было готово. А с середины июля к нам должны были поступать дорожные плиты. И вдруг снова возникла проблема, уже более серьёзная — стала резко падать вода в протоке. Едва успели вывести плавкран в Юганскую Обь. Пришлось все поступающие плиты — а это около 7000 штук — складировать на берег Юганской Оби. А потом встала новая проблема: как подать эти плиты через реку Большой Балык? Моста же не было — одни опоры стояли.

И тогда нас осенила мысль: а что, если вместо моста использовать речные баржи? Связываюсь с нашим строительным управлением, сообщаю, так, мол, и так: нужны две речные баржи водоизмещением не менее 200 тонн каждая.

К вечеру прилетает вертолётom на участок главный инженер СУ-926 Марманов Иван Дмитриевич (легендарная, надо сказать, личность, строитель и, к тому же, еще поэт) забирает меня с собой. Летим в Нефтеюганск, заходим в горком партии. Первым секретарём Нефтеюганского горкома КПСС тогда был Зинченко. Объясняем ему ситуацию. Зинченко понял нас с полуслова и тут же позвонил в РЭБ флота Нефтеюганскгазтроя. Через сутки баржи были у причала на реке Большой Балык.

За четверо суток безостановочной работы баржи были установлены на растяжках из тросов поперёк реки. Ещё двое суток ушло на устройство заездов и съездов, и переправа была готова. После этого её должна была освидетельствовать специальная комиссия из треста «Тюменьдорстрой». Подходила она к оценке состояния такого плавсооружения до-

вольно строго, с высокими требованиями безопасности. Тем не менее испытания прошли успешно. Разрешение на эксплуатацию переправы нами было получено. И пошли дорожные плиты круглые сутки на строящийся объект.

Так был своевременно введён десятикилометровый участок автомобильной дороги Нефтеюганск — Пыть-Ях, которая действует и поныне.

Смело могу сказать, что тогда, в 1974 году, это была первая не только в Нефтеюганском районе, но и во всём Ханты-Мансийском автономном округе речная переправа из барж, приспособленная для движения по ней дорожные транспорта. Это сейчас кажется все просто, и как организовать временную переправу знает любой мастер, работающий на трассе. В те же годы и в тех неординарных, порой невероятно трудных условиях эта проблема была непростой. Не хватало опыта. Все решалось на месте быстро, в порядке личной и коллективной самодельности, методом проб. Работали, как говорится, с чистого листа. О проектах и речи не было. И всё же у нас неплохо получалось. К слову сказать, речными переправами такого рода, как наша в 1974-м году, подразделения дорожных строителей пользуются и поныне.

Особо хочется сказать о темпах освоения нефтяных богатств Ханты-Мансийского автономного округа. Они были поистине поражающими, особенно в 80-е годы. Тогда наше строительное управление вводило в год в среднем по 30 километров дорог с твердым покрытием. А всего силами созданных дорожных трес-

тов и строителей из союзных республик на территории Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов ежегодно прокладывалось более 1000 километров автомобильных дорог. И это в сложных почвенно-климатических условиях Севера, в условиях заболоченной местности и непроходимой тайги. Кто-то те годы назвал годами «застоя», возможно, где-то и был застой, только не на Севере Западной Сибири.

Более десяти лет, начиная с 1992 года, нефтяники почти не строят дорог с твёрдым покрытием. Выходит, то, что было построено нами до 1992 года, им хватало на 12 лет и хватит, надеюсь, ещё надолго.

В 70-е годы существовала тенденция, особенно в тогдашнем Минтрансстрое, что транспортные строители — это временные люди в регионе, поэтому, чтобы не привлекать людей к капитальному жилью, его просто не строили. Материалы были все фондовые, вот по фондам и поставляли деревянные конструкции: брус, блоки дощато-щитовые. Первый капитальный тридцатиквартирный дом для дорожных строителей был введён в г. Нефтеюганске в 1979 году. Это было очень мало на три подразделения: СУ-905, СУ-926, АБ-93. Жилья, даже в деревянном исполнении, катастрофически не хватало.

Поэтому, когда в 1982 году я был назначен начальником СУ-905, строительство жилья,

причём капитального, стало моей важной задачей. Два года ушло на различные согласования, переписки, но всё безрезультатно. По фондам шло только деревянное жильё. Помогло в конце концов постановление ЦК КПСС и Совета Министров Совмина СССР по нефтегазовому комплексу Западной Сибири. Этим документом разрешалось включать в проекты межпромысловых автодорог до 15 процентов «временки» и за счёт неё, в исключительных случаях, строить капитальное жильё.

Мы как генеральные подрядчики при выдаче исходных данных в процессе проектирования межпромысловых автодорог и стали включать в каждый проект строительство одного капитального дома. Правда, требовалось при экспертизе проекта присутствовать в Москве в Миннефтепроме и доказывать необходимость такого включения. Надо отдать должное нефтяникам, они почти никогда не отказывали нам в строительстве жилья. Таким образом, за 5—6 лет силами СУ-905 в г. Нефтеюганске были построены 8-квартирная и 35-квартирные вставки к домам и 143-квартирный дом, а силами СУ-926 в г. Пыть-Яхе — 80-квартирный. Проблема с жильём для дорожных строителей у нас была решена.



ЛИНЦЕР Анатолий Владимирович

Директор дочернего
предприятия «Смоленский
«СоюздорНИИ»
федерального
государственного
унитарного предприятия
«СоюздорНИИ»

В 1955 году окончил Сибирский автомобильно-дорожный институт (г.Омск). Работал на строительстве Омского НПЗ, в Омском филиале СоюздорНИИ. Затем, уже будучи кандидатом технических наук, переехал в Тюмень. Работал в Урае заместителем начальника СУ-905 треста «Тюменьдорстрой», затем — в Тюменском инженерно-строительном институте заведующим кафедрой, деканом факультета. Доктор технических наук, профессор, академик Российской академии транспорта, действительный член Международной академии транспорта, почетный строитель России, почетный транспортный строитель, почетный дорожник России. Имеет правительственные награды. Самой дорогой считает медаль «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

ВОСПОМИНАНИЯ О ГЛАВНОМ...

«Я расскажу о времени и о себе...»

В.В. Маяковский

О ВРЕМЕНИ

Автору этих строк, без преувеличения, посчастливилось быть участником освоения (как в те времена писали) «нефтегазоносных богатств Западной Сибири» в 1966—1988 годы.

Позднее, в начале «перестройки», те годы назовут временами застоя... У нас, участников освоения, подобное клише вызывает в лучшем случае снисходительную улыбку, в худшем — досадливое недоумение. Но... судите сами.

Рассматриваю два альбома. Один красочный, по тем временам изданный в суперлюксовом формате, называется альбом «Сибирский исполин», ниже:

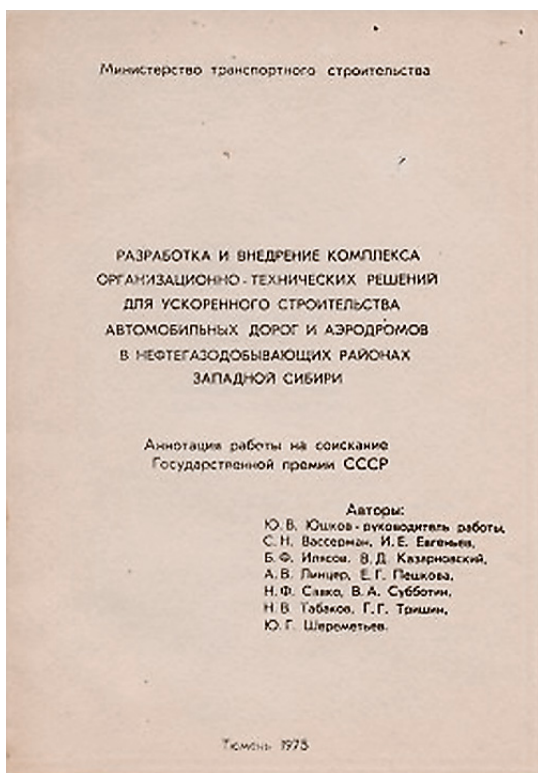
«История подвига —
Дерзновенные будни.
Созвездие гигантов —
Для блага людей
К новым рубежам».

Издан в 1986 г., 353 стр. с иллюстрациями о буровиках, нефтяниках, геологах, чуть-чуть о дорожниках, и фотография буровой вышки на озере Саянское, на островке и подъездной дороге. О дорожниках две цитаты (стр. 44): «Дороги, трассы были необходимы. Они решали многое».

А вот более мощная цитата (стр. 140): «Дашь Ямбург!»

Рядом со стальным полотном — дороги обычные, знаменитые тюменские бетонки. Бетонки на промыслах, бетонки на болотах, сквозь таежные буреломы, через тундру. Известное всей стране бетонное кольцо Самотлора... Их строят, максимально сокращая

сроки. Потому что дороги — это новая техника, продовольствие, строительные материалы. Потому что дороги — это жизнь».



А вот второй альбомчик о дорожниках называется... «Любительский» и, скорее, безымянный. Фотографии цветные: насыпи на болотах, карьеры песчаные, мощные КраЗы, Татры, экскаваторы, в конце — люди. С ведрами, полны-



ми ягод, они сидят около бетонной дороги, ловят «попутку».

Кто где? Уже не помню, но дорожники — точно, и на Югре... Да, вот узнаю: в центре группы склонилась буйную головку Валя Архипова — старший преподаватель кафедры автомобильных дорог, позднее — доцент, кандидат технических наук, защитила диссертацию по торфяным насыпям, которые частично заменили «золотой» лес на «лежневках». Сейчас Валентина Федоровна Архипова — профессор, доктор экономических наук, многие годы заведующая кафедрой во Владимирском политехническом университете.

Однако дорожная эпопея началась значительно раньше, в 1956 г. Конечно, эта эпопея тесно связана с героями: геологами, буровиками, нефтяниками.

Но, тем не менее, дороги — это своя, родная, специфическая история. Кто знает, как измерить вклад дорожников в освоение, «сочтемся славою...», но он, этот вклад, не менее велик, хоть и менее заметен.

1964—1966 годы. Вплотную подошли к промышленной добыче нефти. Первые танкеры «ушли»

на Омский НПЗ. Мы провожали их на р. Конде в г. Урае, Мартемьино-Тетеревское месторождение, нефтепромысел Трехозерный.

Главная нефть в Среднем Приобье — это сейчас поэтическая Югра, а тогда... Заболоченные на 90% территории месторождений, затопляемые поймы р. Оби (Обь разливается на 20 км), непролазная тайга. И бездорожье, бездорожье... Спасают лежневки, тысячи кубов строевого леса укладывают на болота, засыпают песком — и поехали... Вездеходы, «Уралы», военная техника ГТТ, ГТС, ГТЛ, болотные тракторы и бульдозеры. А как перетаскивать буровые? Вес — десятки тонн! Нужны дороги с капитальным типом покрытия — десятки тысяч километров. Подсчитали. Ужаснулись. Если проектировать и строить традиционными способами и методами, то затраты на сеть дорог составят 50% стоимости добычи нефти. Сравнили в Татарии и Башкирии, которые в те времена обеспечивали основную добычу нефти Союза, дороги составили 10—12% общих затрат.

Собрали академиков всех наук. «Предложения — фантастика»:

прорыть сеть каналов (заполнить водой, перевозить грузы дирижаблями, проложить трубы, пустить по ним охлаждающую жидкость летом, зимой — холодный воздух, т.е. сделать вечномерзлые пути по болотам и озерам и т.д. и т.п.

А между тем скромный инженер-дорожник, выпускник Саратовского политехнического института Николай Викторович Табаков проектирует и внедряет принципиально новые методы и способы развития сети магистральных автомобильных дорог на нефтяных месторождениях с использованием компьютерных моделей местности с минимизацией протяженности, использованием «плавающих насыпей» на болотах, сборных железобетонных плит при двухстадийном строительстве, замороженные основания — всего не перечислишь. Начинается реализация решений. И, конечно, Табаков не одинок. Поддержка нефтяников во главе с легендарным В.И. Муравленко, а также главным инженером Гипротюменьнефтегаза (генеральный проектировщик) Я.М. Каганом, заместителем главного инженера С.Н. Вассерманом. Целой плеяды выпускников кафедры автомобильных дорог ТИИ, а затем ТюмИСИ, первым заведующим которой с 1966 по 1974 г. был к.т.н., доцент М.П. Болштянский, а с 1974 г. — автор «Воспоминаний...». Кафедра за 1969—1988 годы практически полностью обеспечила высококвалифицированными кадрами инженеров-дорожников весь Западно-Сибирский регион (более 1,5 тысячи). Даже в настоящее время практически все руководящие посты в дорожной отрасли Западной Сибири возглавляют выпускники кафедры, в том числе и в Дорожном департаменте ХМАО. Полагаю, в юбилейный год департамента они сами заявят о себе или о них заявят. Автор, дабы

не обидеть недостоверной информацией (прошло все же почти 16 лет, как он работает в Центральном регионе), просто поздравляет всех, желает передавать свой опыт новому поколению, молодому, но автору знакомого, поскольку и сын и внук — дорожники, работают в этом регионе.

Помянув кафедру в те уже далекие времена, не могу не напомнить о том, что ученые кафедры внесли достойный вклад не только в подготовку кадров, но и в дорожную «нефтегазовую науку». Внедрены укрепленные местные грунты взамен дорогостоящих привозных каменных материалов (цементогрунты, нефтегрунты, полимерогрунты), укрепление откосов высоких насыпей на основе местных материалов, торфяные насыпи взамен лежневых настилов из дорогой древесины и др. учтены в нормативных документах по проектированию и строительству нефтепромысловых дорог. Наконец, с кафедры «вышли» более 6 докторов наук, защитивших диссертации на основе материалов региональных разработок и более десяти к.т.н.

И в настоящее время кафедра, эта альма-матер дорожной науки и подготовки кадров для Западной Сибири, продолжает жить и развиваться. Сейчас в ТюмГАСА две дорожные кафедры возглавляют выпускники — декан дорожного факультета, к.т.н. Н.А. Митрофанов, профессор, д.т.н. А.Н. Шувасев, доцент, к.т.н. Б.П. Елькин. Ряд выпускников кафедры превзошел своих первых учителей: профессор, д.т.н. В.А. Кретов многие годы возглавляет крупнейший в дорожной отрасли институт «РосдорНИИ»; В.Г. Лейтланд, безвременно ушедший от нас выпускник ТюмИСИ, — к.т.н., лауреат Государственной премии, возглавлял СоюздорНИИ и Союздорпроект, был заместителем министра Минтрансстроя СССР. Это он —

Социалистическая ИНДУСТРИЯ

Газета Центрального Комитета КПСС

Основана в 1969 году — № 149 (1218), Четверг, 28 июня 1973 г. — ВЫХОДИТ ЕЖЕДНЕВНО, КРОМЕ ПОНЕДЕЛЬНИКА. — Цена 2 коп.

Ключ к Самотлору

Бетонка опоясала озеро Самотлор надежным кольцом. Машины развивают скорость до сотни километров в час. Мелькают серебристые буллиты дожимных станций, стальные «кусты» скважин, маячат буровые установки — все на насыпных площадках. Основной груз тяжелых КРАЗов и Тамр — песок. Все свозят с карьеров, удаленных на 20 и более километров. Люди не обживают территорию, а создают ее, расширяют владения — так в бою с плайдарма развертывают наступление.

Под ногами океан нефти, но запасам нет в стране месторождения крупнее Самотлорского. Как и у настоящего океана, здесь свои берега, отмели и глубины. Самый мощный пласт прикрит, кроме двухкилометрового щита земных пород, водным. Он как раз под зеркалом озера.

С 1968 года на озере работали гидрологи. Они решили спустить воду в реку Вах, осушить площадь. Из этой затеи ничего не получилось: перепад высот оказался мал, кроме того, на дне обнаружили подземные источники и совсем уж диковинное — связь Самотлора с многочисленными соседними озерами, которые никогда не выдадут собрата.

Потом был другой проект — местами углубить дно, как бы проложить каналы среди этого мелководья для прохода буровых на понтонах. Снова — неудача: сильно разложившийся, текучий торф быстро заполнял выемки, сводил на нет все усилия.

Бакиницы предложили построить эстакады, подобные тем, что на Каспии. Дорого. Нужен металл, дополнительная загрузка заводам, а как транспортировать огромный объем конструкций в Сибирь?

Сегодня все эти варианты — уже экскурс в прошлое. Поворот от главной магистрали, и мы мчим по бетонке к озеру. Вот оно плещет по обеим сторонам, машина посередине глубокой чаши. Здесь дорога пока обрывается. Так и то сказка: начали отсыпку в феврале, а готовы пять километров! Ширина проезжей части (покрытые из плит) 6 метров, земляного полотна — 10.

Строительство ведет трест «Тюменьдорстрой», главный инженер треста Б.Ф. Илясов, доцент Тюменского инженерно-строительного института А.В. Линцер, сотрудники Омского филиала СоюздорНИИ Н.Ф. Савко, Н.М. Тулицын. Они создали новую технологию и способ сооружения магистрали, испытали простые и дешевые материалы для ее основания полотна.

«Социалистическая индустрия», 28 июня 1973 года.

кавалер многих правительственных наград — в те годы находилась на острие производственных проблем, будучи главным инженером треста «Нижневартовскдорстрой» и главным инженером Запсибдорстроя.

Однако особую и все же, пожалуй, главную роль в дорожном освоении Западной Сибири сыграли дорожники-производственники. О них рассказываю отдельно. В 1965 г. в Тюмени была создана оперативная группа по строительству магистральных нефтепромысловых дорог и аэродромов. В то время в Тюменской области, особенно в ХМАО, уже разворачивались строительные управления Минтрансстроя СССР: СУ-905 в г. Урае, СУ-904, СК-102 в Сургуте, СУ-909 в Нижневартовске и т.д. Оперативная группа в Тюмени объединила организационно все эти подразделения. Возглавлял эту группу незаслуженно забытый опытнейший инженер-дорожник Забелин Сергей Иосифович (вечная ему память). С первых шагов Сергей Иосифович привлек науку, поскольку нужны были нетрадиционные решения. В 1966 г. Забелин прибыл в Омский филиал СоюздорНИИ за консультациями. Здесь же мы с ним и познакомились (я был заведующим лабораторией укрепления грунтов, что было очень актуально для Западной Сибири). Именно ему я обязан своей дальнейшей судьбой участника освоения.

В 1966 г. оперативная группа оформилась в трест «Тюменьдорстрой» Минтрансстроя СССР. Возглавил трест Юшков Юрий Владимирович, опытнейший руководитель, прошедший не только всю Великую Отечественную войну, но и великую эпопею освоения целинных и залежных земель в Казахстане. Забелин стал главным инженером. Это был замечательный сплав опыта и зна-

ний. Создан был, без преувеличения, замечательный, работоспособный и творческий коллектив, как в тресте, так и в подразделениях на Севере области. Все инновации внедрялись без промедления, что, кстати, осталось главной традицией и в департаменте ХМАО, и его подразделениях.

Уже к 1973 г. фактически в ХМАО была отработана система изыскания, проектирования и скоростного строительства магистральных капитальных автомобильных дорог — создана скоростная сеть магистральных дорог.

Генеральный проектировщик (к тому времени заместитель главного инженера Гипротюменьнефтегаза) Н.В. Табаков в содружестве производственников (в основании подразделения Ю.В. Юшкова) оперативно и на высоком научно-техническом уровне решал вопросы внедрения инноваций. Подразделения треста «Тюменьдорстрой» — строительные управления — по объемам переросли структурно-организационные рамки. К этому времени Минтрансстрой СССР организовал объединение «Запсибдорстрой» (по сути, главк), который возглавил Александр Исакович Каспаров, известнейший к тому времени в СССР крупный руководитель производства. СУ стали трестами. Ю.В. Юшков, ставший Героем Социалистического Труда, возглавлял трест «Белдорстрой», который построил к олимпиаде 1980 г. скоростную магистраль Москва — Минск — Брест, первую в СССР. Вот, что значит сибирская закалка!

Образование объединения знаменует качественно новый этап. Завершено бетонное кольцо Самотлора, построено более 10 000 км магистральных капитального типа дорог только в ХМАО, часть промысловых дорог переводится в дороги общего пользования. Завершена сеть аэропортов, которые принимают самолеты прак-

тически любых типов. В суровых условиях внедрен асфальтобетон и ряд инноваций, не уступающих мировым стандартам: геотекстильные материалы, георифы, модифицированные битумы и т. д. А.И. Каспаров так же, как и Ю.В. Юшков, удостоен звания Героя Социалистического Труда. Он и в настоящее время в строю, являясь исполнительным директором крупнейшей акционерной фирмы «Автобан», созданной на базе им же образованных подразделений в 1970—1990 годы. Не стареют ветераны!

Хотелось бы напомнить и об участии в дорожном освоении 8 республик бывшего Союза, Москвы и Санкт-Петербурга. Наибольший вклад в указанный процесс внес СоюздорНИИ, особенно в лице профессора, д.т.н., заслуженного деятеля науки и техники, почетного дорожника, строителя и т. д. В.Д. Казарновского. Со своим научным коллективом он являлся и, кстати, является до настоящего времени непосредственным участником внедрения практически всех инноваций в особых условиях ХМАО. Был также многолетнейшим председателем ГЭК ТюмИСИ.

О СЕБЕ

О времени — понятно, а стал писать «о себе...». Получается вновь о времени и о соратниках, поскольку отделить «себя» не представляется возможным. Так вот «о себе и...».

Как это ни покажется странным, для меня Югра начиналась в 1957—1959 годы в Омске, где я, молодой специалист, после окончания СибАДИ «прорабил» на строительстве Омского НПЗ (сейчас химкомбинат). В те времена только и было мечтаний, когда западно-сибирская нефть, о разведанных запасах которой ходили легенды, поступит на новый, крупнейший в Союзе завод.

А через 7 лет (1966 г.) по приглашению первого дорожного треста в Западной Сибири Минтрансстроя СССР «Тюменьдорстрой» как специалист по укреплению грунтов и сборным бетонным конструкциям переехал на работу в г. Урай строить первую у нефтяников магистральную нефтепромысловую дорогу Урай — нефтепромысел Трехозерный, и это был второй, но уже реальный подход к Среднему Приобью (Югре). Мало кто помнит и знает, что это была первая нефтепромысловая магистраль из сборных преднапряженных плит, тогда только ПАГ-14 (плита аэродромная гладкая). Здесь же впервые были опробованы «плавающие насыпи», внедрены цементогрунтовые основания, укрепление откосов высоких насыпей сборными конструкциями из высокопрочного цементогрунта взамен дорогостоящих бетонных плит. В целом это был первый экспериментальный полигон. Здесь же прошли практику (1967—1968 гг.) первые выпускники ТИИ кафедры «Автомобильные дороги», которые стали в дальнейшем крупными руководителями и учеными в дорожной отрасли, но об этом далее.

Наконец, непосредственный «выход» на Югру (1969—1975 гг.), и все время, и непрерывно новые проблемы и новые решения. Вот только некоторые из них:

- Сургут — Нефтеюганск (защищаемые дороги в пойме Оби);
- Нижневартовск — магистральная нефтепромысловая дорога на Самотлор на 90% по заболоченной местности (кольцо Самотлора);
- само озеро Самотлор — 32 км и 30 кустов скважин прямо на озере;
- Ноябрьск — 32 км магистрали, по сплошным болотам и озерам — «плавающие насыпи» на

промороженном торфяном основании.

И каждое решение — это, без преувеличения, эпопея. Мне особенно дорого озеро Самотлор, где я, уже будучи доцентом ТюмИСИ, с декабря 1972 года по март 1973-го фактически работал прорабом под руководством главного инженера треста «Нижневартовскдорстрой» талантливого, смелого и умнейшего производственника Б.Ф. Ильясова (в дальнейшем ставшего лауреатом Государственной премии СССР).

А начиналась эта эпопея так. В декабре 1972 года в Тюмень приехал Предсовмин СССР А.И. Косыгин и дал задание великому, без преувеличения, уже в то время В.И. Муравленко, начальнику Главтюменьнефтегаза, увеличить добычу нефти сверх планового задания 1973 года на 7 млн. тонн в первом полугодии. «Взять» эту нефть можно было только из-под озера Самотлор. Самотлор — озеро (мертвое озеро) примерно 10 км длиной и 3—5 км шириной, в среднем 1,5 м глубиной, дно — от 0,5 до 1,5 м, торф высокой степени разложения. Для планируемого объема добычи необходимо было до апреля 1973 года построить пять километров промысловой дороги и отсыпать пять кустов для скважин (островков 100 м на 150 м). Обычный метод — отсыпка песка с пляжными откосами, дальность возки песка — 35 км, и это в 30°C мороза с предварительной уборкой льда. Потребность в самосвалах типа КраЗ, Татра, Магирус — более ста единиц, 10 экскаваторов, всего потребность в технике составляла более 150 единиц.

В наличии у дорожников — треть, и то с помощью нефтяников и частичного оголения других важных объектов. Призвал В.И. Муравленко Ю.В. Юшкова — «кровь из носа» сделать, и представляю по совокупности к Ге-

рою Социалистического Труда. Ю.В. Юшков вызвал, в свою очередь, главного инженера Б.Ф. Илясова и меня. Задание — изыскать способ построить и обойтись наличной техникой без остановки других объектов. «Ломали голову» трое суток. Благо, на кафедре имелся опыт использования торфа в теле насыпи. Идея была найдена — проморозить полосу озера до дна, удалить лед, а образовавшуюся траншею заполнить торфом с послойным уплотнением. На торфяном основании возвести насыпь из песка толщиной всего 1,5 м. Вокруг озера — болота, дальность возки торфяного слоя замен песка сокращается в 10 раз.

Оделись мы с Борисом Илясовым в унты и шубы. Подчинили нам СУ-909, меня освободили в институте от занятий... и — вперед! В Нижневартовск, на Самотлор! Три месяца зимой в 30°C мороз, зима была лютая, но в нашу пользу. Всего не перескажешь в статье, но главное — сделали торфяную «подушку», вывозили торфа по 10 000 м³ в сутки, а в марте пошла отсыпка на торфяную «подушку» песчаной насыпи. Кругом говорили: «Весной все поплывет!» Даже прокуратура подключилась, строили ведь без утвержденного проекта. Но не поплыло, а поехало: грузы нефтяников, буровые вышки и вахтовые бригады.

Б. Галязимов, корреспондент, не знаю какой газеты, написал книжку «Кольцо Самотлора», издана Средне-Уральским издательством в 1976 году.

Эта книжка о героическом труде строителей дорог на Тюменском Севере, о подвиге советских людей, воздвигнувших в глухой тайге и топких болотах добротную железобетонную дорогу, связавшую рабочие поселки с нефтепромыслами Самотлора.

Книжка рассчитана на широ-

кий круг читателей. И в первую очередь на молодежь.

Вот цитата из книжки:

«Сегодня видел на озере необычное полотно. Его называют «плавающим». Дорога вклинилась в воду, и ничего ей не делается. Придумал такую насыпь Анатолий Владимирович Линцер, преподаватель Тюменского инженерно-строительного института. Пробные эксперименты он проводил на юге области, на озере Андреевском. Получилось! Трудно сказать, приживутся ли «плавающие насыпи» у нас...»

Построено в 1973 году, цитата 1976 года, а дорога на озере Самотлор стоит и сейчас.

Много «чего» было за 22 года моей работы в Западной Сибири: и Уренгой, и Надым (аэропорт), дорога Тюмень — Сургут — Ханты-Мансийск и даже укрепление насыпи железной дороги в пойме р. Оби, где за сутки песком заносило рельсы, придумали метод укрепления и силами студенческого научно-строительного отряда укрепили насыпь высотой 10 м.

«Родина не забыла моих заслуг...», был даже представлен с группой дорожников на Государственную премию, правда, прошли мы только первый тур, однако, пользуясь случаем, привожу обложку аннотации, где означены мои дорогие коллеги, «многих, правда, нет, а кто — далече...», но память дорога.

А моя эпопея завершилась Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 27 сентября 1984 года «О награждении медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири...». В том Указе отмечалось о награждении этой медалью «Линцера Анатолия Владимировича — бывшего заместителя начальника строительного управления №905, ныне заведующего кафедрой Тюменского инженерно-строительного института».



КАЗАРНОВСКИЙ Владимир Давидович

Член президиума
Российского национального
общества по
механике грунтов,
фундаментостроению и
геотехнике, председатель
Экспертно-научного совета
при Межправительственном
совете дорожников СНГ

В 1956 году окончил Московский автомобильно-дорожный институт. Работал прорабом в системе Мособлдорстроя. С 1961 года после окончания аспирантуры и по настоящее время работает в федеральном государственном унитарном предприятии «СоюздорНИИ».

Широко известен среди специалистов как создатель и руководитель научной школы СоюздорНИИ, занимающейся проблемами геотехнического обеспечения дорожного строительства. Автор более 260 печатных работ, соавтор основных нормативных и методических документов в части проектирования и строительства земляного полотна, расчета и конструирования дорожных одежд.

Доктор технических наук, профессор, действительный член Российской академии транспорта с момента её основания. Заслуженный деятель науки и техники Российской Федерации. Награжден орденом «Знак Почета», медалями «За доблестный труд. В ознаменование 70-летия со дня рождения В.И.Ленина» и «Ветеран труда».

Он почетный транспортный строитель, почетный строитель РФ, почетный дорожник РФ, почетный работник транспорта РФ, почетный дорожник Беларуси.



СОЮЗ НАУКИ И ПРОИЗВОДСТВА

Дорожное хозяйство Ханты — Мансийского автономного округа начало развиваться невиданными для этого региона темпами в конце 60-х годов в связи с началом освоения подземных кладовых Тюменской области.

Нужно сказать, что Минтрансстрой СССР, в ведении которого находился наш институт «СоюздорНИИ», очень внимательно отслеживал ситуацию в отношении возможности и условий строительства в этом регионе автомобильных дорог, обеспечивающих нефтедобывающий комплекс. Минтрансстрой был крупнейшим министерством, проектирующим и строящим важнейшие (в том числе уникальные) транспортные сооружения, включая автомобильные дороги высоких категорий, хорошо отлаженным во всех отношениях, и его привлечение к Тюменским стройкам было неизбежным. В этой связи

уже в 1962 г. нам в план НИР была включена тема, примерно звучащая так: «Разработка методов проектирования и строительства автомобильных дорог на болотах и слабых грунтах». Нужно сказать, что подобная тематика в довоенные годы разрабатывалась в СоюздорНИИ под руководством проф. Н.Н. Иванова и к.т.н. Н.П. Кузнецовой. В этой тематике участвовал и будущий крупнейший ученый-дорожник проф. В.Ф. Бабков. И тогда были предложены основные решения, вошедшие в издававшиеся нормативно-методические документы.

До возобновления этой тематики прошел достаточно большой период, пришло новое поколение, и нужно было сначала изучить все, что было наработано до того, а также результаты исследований последних лет, в которых существенную роль играл Союз-

*Автомобильная
дорога Сургут —
Нижневартовск.*



дорпроект. Он, в частности, вел проектные работы по дорожному освоению сильно заболоченной Яхромской поймы в Подмоскowie. Научное обеспечение этих работ вел тогда аспирант, а в будущем крупный ученый-дорожник д.т.н, проф. И.Е. Евгеньев, тема кандидатской диссертации которого соответствовала направлению строительства дорог на болотах.

При новой разработке темы в СоюздорНИИ руководство в лице к.т.н. Ю.Л. Мотылева учитывало, что я только что закончил аспирантуру МАДИ по кафедре «Инженерная геология и механика грунтов» под руководством одного из самых крупных отечественных ученых-геотехников проф. Н.Н. Маслова. Правда, в мою кандидатскую диссертацию входили только некоторые вопросы, которые можно было использовать при разработке темы. Однако по общей специальной подготовке на кафедре я вполне мог этой темой заниматься, что и было принято во внимание при назначении меня сначала ответственным исполнителем, а очень скоро — руководителем темы. Это, в конце концов, как оказалось, решило мою научную судьбу, определило одну из приоритетных для моей научной деятельности проблем. Приход непосредственно на тюменские дорожные стройки (которые вел Минтрансстрой) произошел в конце 60-х — начале 70-х годов. И хотя мы пришли в этот регион с определенным багажом, полученным при разработке в СоюздорНИИ упомянутой темы, мы очень быстро убедились в том, что для Тюменского региона ряд традиционных позиций необходимо или очень скоро корректировать, или вообще менять. Одна из причин заключалась в том, что предыдущие разработки относились к случаям, когда протяженность за-

болоченных участков по трассе измерялась немногими десятками или сотнями метров или (как на Яхромской пойме) немногими километрами. Здесь же оказывалось, что 40—90% трассы приходится по болотам.

Помню, как в 69—70 году я приглашен был в группу, во главе которой был заместитель начальника Главдорстроя Колдобский, для поездки в Тюмень, на совещание в Главтюменьнефтегазе. Заседание вел начальник главка В.И. Муравленко. Вопрос стоял так: что будем делать? Дело в том, что нормы предписывали сооружать земляное полотно промывловых дорог на болоте при капитальном типе дорожных одежд (а по условиям тяжелого движения должен был быть капитальный тип) с полным выгорфовыванием. Но когда подсчитали, какие объемы земляных работ нужно выполнить при таком конструктивном решении с учетом требуемых темпов строительства (а они должны были опережать темпы добычи) и условий территории (отсутствие местных пригодных грунтов, отсутствие каких-либо дорог и т.д.), то схватились за головы — автомобильного парка всего СССР не хватило бы для решения этой задачи.

Помню, что на это же заседание приезжал специалист из Азербайджана. Он предлагал свой вариант освоения территории по типу освоения морской акватории Каспийского моря для добычи нефти, т.е. путем устройства эстакад. Там же подсчитали возможные темпы такого строительства и убедились, что они никак не могут устроить с точки зрения обеспечения директивных сроков строительства, не считая других отрицательных моментов. Вариант отпал так же.

Оставался один вариант (устройством насыпей на торфяном основании («плавающая на-

сыпь») с каким-то специальным решением в отношении капитального типа дорожной одежды.

В конце концов такое решение было найдено: применение сборных железобетонных плит при строительстве без выторфовывания в две стадии. В дальнейшем это принципиальное решение было реализовано и только постепенно усовершенствовалось. Задача была решена, но дорожникам ХМАО в наследство остались покрытия из железобетонных плит, как мы сейчас говорим, на не вполне стабильном земляном полотне.

В процессе строительства сети промысловых дорог в регионе был решен целый ряд научно-технических и организационных вопросов, перечислить которые в рамках статьи невозможно.

Поэтому я остановлюсь лучше на людях, с которыми пришлось иметь дело, с которыми сработались и сдружились на многие годы.

Примерно в 1970 г. я познакомился тогда с молодым специалистом, прибывшим в Тюмень после окончания Саратовского политехнического института, Николаем Викторовичем Табаковым. Он на глазах быстро вырос в крупнейшего специалиста с широким кругозором, инициатора внедрения многих прогрессивных решений разного плана, начиная от региональной классификации болот, обеспечивающей возможность индивидуальные конструктивные решения довести до уровня типовых (что очень важно в тех условиях), вопросов внедрения геотекстиля и кончая принципами проектирования сети промысловых дорог на неоднородных территориях. Возглавляемый им в Гипротюменьнефтегазе дорожный отдел всегда поражал тем, что там велось не только проектирование, но и научные исследования, раз-

работка нормативных документов и т.д. И мотором был Н.В. Табаков, всегда уважительно относившийся к науке, привлекавший к живой работе различные научные структуры и отдельных специалистов из разных городов СССР (он и сейчас такой же). В свое время этот отдел по оснащению вычислительной техники и по ее использованию наверняка занимал первое место в СССР в нашей отрасли. Нужно сказать, что все новшества в области проектирования и строительства промысловых дорог непосредственно входили в жизнь сначала в порядке опытно-экспериментального строительства, а затем и в массовом порядке. И все это шло через Гипротюменьнефтегаз, т.е. через Н.В. Табакова, который вместе с руководством института брал на себя всю ответственность за возможные (и вполне вероятные при таких темпах строительства и внедрения) случаи отрицательных результатов (которых, кстати, оказалось не так много).

Незабываемое впечатление оставили производственники-строители. Прежде всего, такая легендарная фигура, как Юрий Владимирович Юшков — управляющий трестом «Тюменьдорстрой». О нем ходили легенды и анекдоты. Между собой его все называли «Бугор». Это был человек дела. Ему доставляло удовольствие, если он помогал кому-нибудь, обратившемуся за помощью. После его смерти говорили, что он редкий человек — у него не было врагов. И это при такой работе: план, сроки, тысячи подчиненных, техники не хватает и сверху внимательно следят, т.к. от его работы зависит добыча нефти для страны. Отношение его к науке — в одном поступке. Приезжает однажды в СоюздорНИИ и говорит директору проф. Н.В. Горельшеву: «Я дарю институту новый «ЯЗ»

для передвижной лаборатории. Забирайте». Перед этим как-то был разговор о том, что вот у нас (СоюздорНИИ) совсем разваливается передвижная лаборатория. И вроде его и не просили. И как он это все оформлял, в счет своих лимитов — не знаем. Борис Федорович Илясов — его главный инженер. Они абсолютно совместимы, функции разделены. Владимир Григорьевич Лейтланд — тоже легендарная личность. Работал и на Самотлоре, и на дорогах в районе Нижневартовска. Александр Исакович Каспаров — начальник треста «Нижневартовскдорстрой». Четкий, принципиальный, умеющий организовать и управлять. Умеющий внимательно слушать.

Надо отметить, дороги Сибири имеют одну особенность. Их укладывают прямо среди болот, в топких торфяниках. Раньше торфяники выбирали до твердой основы, заполняли грунтом вырытую на восемь-девять метров траншею и только на такую «подушку» разрешалось укладывать полотно будущей «бетонки». Сейчас мерзлый грунт не убирают, а, наоборот, сняв с поверхности снеговую шапку, промораживают зимой болота еще глубже. И на эту искусственную мерзлоту насыпают основное полотно, укладывают бетонные плиты.

«Вологодская правда», 8 февраля 1979 года.

Вспомнить можно многих. Евгений Иванович Броницкий — главный инженер Севзвпдорстрой, Ю.Г. Шереметьев, В.М. Губка, В.И. Марьин и многие другие. Это был огромный коллектив единомышленников, людей, для которых выполнение долга — приоритет, беззаветно преданных делу и готовых ради него работать по двадцать часов в сутки.

Впечатление от организации работ на линии. Как-то приезжаю с Н.В. Табаковым и В.М. Костиковым (тоже очень известным производителем) в район Само-

тлора. Март, снега много, сочетание тишины какой-то, пронизываемой непонятым гулом, идет густой снег, поэтому не видно, что там подальше. Через некоторое время снег перестает падать и видим, как все соседнее пространство шевелится: это непрерывно ездят самосвалы, один за одним — привозят песок для земляного полотна. Работа непрерывная днем и ночью. Но руководители строго следят за выполнением норм быта: на каждом прорабском участке своя столовая. Меню и время функционирования приспособлено к характеру работы. На каждом прорабском участке своя баня. И начальники участков соревнуются — у кого баня лучше.

Но главное — работа, темп и соблюдение технологии. Вспоминаются достаточно частые совещания с представителями науки по совершенно конкретным решениям на конкретных участках. Такая форма общения науки с производством сейчас называется научным сопровождением. Оно зародилось на тюменских дорожных стройках.

Естественно, такая совместная работа отразилась на росте людей, в том числе производственников. А научные работники получали бесценный практический опыт, который в дальнейшем переходил в нормативные документы (с самым широким участием тех же производственников).

Только в Совете ВАК при СоюздорНИИ успешно защитили диссертации на степень кандидата наук сотрудники Гипротюменьнефтегаза: Н.В. Табаков, Э.А. Ахпатов, А. Негомедзянов; производственники — В.Г. Лейтланд, И.Н. Журавлев.

Что касается производственников, то среди них многие были отмечены высокими наградами и званиями: Героями Социалистического Труда стали Ю.В. Юшков



и А.И. Каспаров, лауреатами Государственной премии — Н.В. Табаков, Б.Ф. Илясов, В.Г. Лейтланд.

Тесная связь СоюздорНИИ была в те годы с кафедрой автомобильных дорог Тюменского инженерно-строительного института. Сотрудница кафедры В.Ф. Архипова подготовила в аспирантуре СоюздорНИИ и защитила в том же Совете кандидатскую диссертацию на «болотную» тему (сейчас В.Ф. Архипова — доктор экономических наук, профессор).

Кафедра под руководством ныне профессора, д.т.н. А.В. Линцера вела большую работу по подготовке местных инженерных кадров. Эта работа обеспечила в конце концов создание в регионе научного и инженерного потенциала нашего профиля. Многие выпускники кафедры продолжают в настоящее время активно трудиться на тюменской земле и в других регионах. В 70-е годы меня систематически привлекали для работы в качестве председателя ГЭК и для чтения лекций студентам старших курсов. Это было полезно и для дела, и для лектора.

Нужно отметить, что проблемы дорожного освоения Среднего Приобья постоянно интересовали столичных ученых. Тюмень, Сургут, Нижневартовск, Нефтеюганск — эти названия были у всех на языке. Многие известные ученые активно проявляли желание непосредственно ознакомиться с проблемами региона. Из представителей дорожной науки сюда приезжали профессор В.Ф. Бабков, Н.В. Горельшев, Н.А. Пузаков, И.Е. Евгеньев, Г.М. Шахунянц, А.Я. Тулаев, С.В. Коновалов и многие другие.

Строительство дорожной сети в районах Среднего Приобья послужило безпрецедентным полигоном для развития дорожной науки вообще и для наработки

нормативно-методических документов применительно к условиям этого региона. И, конечно, для всех, кто участвовал в процессе создания дорожной сети в этом регионе (и для строителей, и для проектировщиков, и для научных работников) — это была уникальная школа профессионализма.

Дорожный департамент ХМАО — наследник всех этих наработок и всего, что построено за предшествующие годы. Конечно, перевод промысловых дорог в дороги общей сети потребует соответствующего пересмотра отдельных наработок. Однако большая их часть может при небольших трансформациях использоваться и в данных условиях. Вместе с тем за последние годы увеличилось количество новых конструктивных решений, которые могут использоваться в регионе. Эти решения требуют тщательной производственной проверки, как с точки зрения технологии, так и в отношении долговечности. Но предыдущий опыт ускоренного внедрения инноваций в регионе уже есть, и Дорожный департамент может его достаточно уверенно использовать.

В хозяйственном освоении нефтегазоносных территорий Тюменской области ключевую роль играло создание сети автомобильных дорог, которая могла бы обеспечивать не только разработку и обустройство месторождений, но и нужды населения. Его появление и прирост на малообжитой территории при ее освоении был неизбежен.

Строительство дорог, в свою очередь, столкнулось с необходимостью решения комплекса научно-практических задач, обусловленных сочетанием природных условий территории и условий строительства в этом регионе. Такого сочетания не знала практика дорожного строительства ни в

нашей стране, ни в какой-либо из зарубежных стран.

Особенности природных условий и условий строительства складывались из следующих моментов: громадные размеры территории при невиданной доселе степени ее заболоченности (заболоченность месторождений составляла от 40 до 90%); отсутствие не только каких-либо местных дорожно-строительных материалов, но и грунтов, пригодных в соответствии с действующими нормами для устройства земляного полотна; длительный зимний период с низкими температурами; исключительно высокие заданные темпы строительства, связанные с директивными указаниями по наращиванию добычи нефти и газа; практически полное отсутствие опыта строительства и эксплуатации дорог с твердым покрытием в регионе.

К этому нужно добавить необходимость территории, прямым образом влияющую на возможность организации и развития службы эксплуатации вновь строящихся дорог. Вполне естественно, что существовавшая нормативно-методическая база, обеспечивающая дорожное строительство, не могла учитывать сочетание указанных условий, в связи с чем требовала соответствующей адаптации и развития.

Поскольку в решении научных проблем в области дорожного строительства всегда определяющую роль играли эмпирические данные, данные практического опыта, пропущенные через призму теоретических разработок, возникла необходимость выполнения опытного строительства для возможности на его основе разработки нормативно-методической базы проектирования и строительства рассматриваемых дорог. Однако условия этого опытного строительства существенно отличались от общепри-

нятых в стране: все должно было делаться быстро, «с колес», на реальных объектах, запроектированных и строящихся на основе ранее выполненных отдельных разработок, применимость которых в данных условиях требовала еще доказательства. Все это накладывало определенные обязательства на проектировщиков (отвечающих в конце концов за практические результаты), строителей и научные коллективы, привлекаемые к этой работе.

В этих условиях, наверное, впервые в стране зародилось то, что сейчас называется «научным сопровождением». А практически речь идет об очень тесной работе специалистов проектных, строительных и научных организаций при решении реальных научно-практических задач.

В процессе этой работы было построено несколько десятков опытно-экспериментальных участков, на которых были проведены необходимые наблюдения. Их результаты были учтены в многочисленных методических рекомендациях и в разработанных региональных нормативных документах по проектированию, строительству и эксплуатации нефтепромысловых дорог.

В документах по проектированию и строительству отражены такие вопросы: региональная классификация болотных грунтов с данными об их физико-механических свойствах; региональная типизация болот с привязкой к ним параметров нижней части насыпи, сооружаемой без удаления болотной толщи; технология и организация инженерно-геологических изысканий для строительства дорог на сильно заболоченных территориях; автоматизированное проектирование оптимальной сети дорог на неоднородных территориях; методы оценки устойчивости основания насыпи и прогноза его оса-

док (конечных и во времени); типовые проектные решения по конструкциям земляного полотна на участках болот; применение гидронамывных песков для сооружения насыпей; организация работ по гидронамыву с дальним перемещением грунта в штабели; стадийность строительства капитальных дорожных одежд и этапность строительства дорог при освоении месторождений; условия применения взрывных методов для посадки насыпей на минеральное дно; конструкции дорожных одежд из сборных железобетонных плит на различных основаниях (в том числе впервые с использованием геотекстиля); усовершенствованные конструкции железобетон-

ных сборных плит; применение «агрегированного» асфальтобетона; устройство насыпей на промороженных основаниях; использование торфяных грунтов в качестве материала нижней части насыпи (конструкция и технология); вопросы экологии при строительстве дорог на территории; организация и проведение строительных работ в зимнее время; применение нефтегрунтов в основании дорожных одежд; применение белитовых шлаков при устройстве оснований дорожных одежд; применение геотекстиля при сооружении насыпей на болотах и при устройстве технологических подъездов и временных дорог;



конструкции укрепления обочин насыпей из одномерных песков; сочетание строительства дорог со строительством трубопроводов и целый ряд других специальных для региона вопросов.

В практическом плане проведенные работы позволили резко ускорить темпы освоения месторождений за счет снижения объемов земляных работ, использования торфов, двухэтапности и двухстадийности и более рационального использования зимнего периода. Все эти решения получали соответствующее научное обоснование и проходили практическую апробацию. Естественно, что решение региональных

задач впоследствии учитывалось и при переработке общих нормативно-технических документов.

С претворением в жизнь этих задач росла квалификация производителей, проектировщиков и научных кадров. Среднее Приобье в этом смысле явилось уникальным полигоном для развития и осуществления новых идей, переосмысления и адаптации к новым условиям известных решений и создания мощного научно-производственного коллектива единомышленников, включающего специалистов всех уровней, объединенных общей задачей, поставленной страной.

*Мост через реку
Сеуль.*





БОЛШТЯНСКИЙ Марк Павлович

Ведущий научный сотрудник
Тюменской государственной
архитектурно-строительной
академии

Научно-производственную деятельность начал в 1954 году после окончания Сибирского автомобильно-дорожного института (СибАДИ) в г.Омске. Работал на Колыме прорабом, изучая на практике проблему строительства дорог в районах вечной мерзлоты, после защиты кандидатской диссертации — доцентом в институте СибАДИ.

С 1966 года — в Тюменском индустриальном институте. С организацией кафедры автомобильных дорог возглавлял здесь дорожное направление. За внедрение торфяных грунтов в насыпи нефтепромысловых дорог в 1978 году был награждён серебряной медалью ВДНХ СССР. Полученный за десятилетия опыт позволил ему в 1986 году выступить с программой внедрения способов продления долговечности дорожных одежд в широких масштабах. Программа поддержана Женевским центром Международной дорожной федерации, патент РФ по этой программе внедряется при реконструкции автомобильной дороги Нефтеюганск — Сургут.

Основатель дорожной специальности в высшем образовании Тюмени. Имеет более 100 трудов и 4 патента РФ.

КАДРОВАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ДОРОЖНОЙ ЭПОПЕИ ЮГРЫ

Все, что случается в жизни, оказывается в итоге результатом вещей, вполне логически объяснимых. В самом деле, руководители страны понимали, что освоение огромных территорий Среднего Приобья потребует создания сети нефтепромысловых дорог. Это, в свою очередь, невозможно без инженеров-дорожников, поэтому в Тюменском индустриальном институте, где готовили инженеров для нового нефтяного региона, была предусмотрена и дорожная специальность. При этом вопрос о том, кому доверить подготовку инженеров-дорожников был отнюдь не второстепенным. Ведь от профессиональных качеств будущих выпускников в немалой степени зависел успех решения дорожной проблемы. А эта проблема в начальный период освоения имела первостепенное значение. Пословица гласит: «Все начинается с дороги». В нашем случае «все» — это эпопея тюменской нефти, полное значение которой в судьбах страны и мира еще далеко не осознано. А дорога — это эпопея строительства автомобильных дорог Югры, начавшаяся в 60-е годы 20 века со строительства лежневых дорог от речных причалов через болота к кустам скважин. В начале 21-го века она продолжается магистральными дорогами с первоклассными мирового уровня мостами через Обь и Иртыш.

Так случилось, что весь мой жизненный путь до приезда в

сентябре 1966 года в Тюмень для организации кафедры автомобильных дорог и специальности «инженер-строитель дорог» в Тюменском индустриальном институте был как бы специально нацелен на подготовку к решению триединой задачи высшей школы: подготовка специалистов, развитие науки, помощь производству путем передачи ему новых технологий.

Сразу следует подчеркнуть, что высокий уровень решения этой задачи, достигнутый в Тюмени, определялся той удивительно свободной и творческой атмосферой в институте и на производстве, которая резко отличала здесь обстановку от всего, с чем приходилось встречаться прежде. Эта атмосфера рождала энтузиазм и веру в успех самых смелых инициатив.

В эти годы деканом строительного факультета, в составе которого была кафедра автомобильных дорог, был к.т.н., доцент Г.Н. Устинов, он и пригласил меня возглавить кафедру. Это был человек взрывной энергии, огромной эрудиции, с большим жизненным опытом, необыкновенно способный, принципиальный и в высшей степени требовательный к себе, сотрудникам и студентам.

Будучи одновременно и человеком со здоровым честолюбием, он поставил перед вновь созданным факультетом задачу — обеспечить выпуск специалистов на уровне лучших вузов страны. Успеху решения этой задачи спо-

способствовали привлечение на кафедры факультета как опытных, так и молодых способных преподавателей. Он организовал и провел на факультете семинар по современной методике преподавания в высшей школе. Вклад Г.Н. Устинова в постановку высшего строительного образования в Тюмени невозможно переоценить.

С целью оптимизации распределения учебной нагрузки в течение учебного года часть теоретического курса и некоторые курсовые проекты были перенесены на период летней производственной практики. Это позволило интенсивнее использовать практику и ликвидировать перегрузку студентов в течение семестров.

По его инициативе на кафедре автомобильных дорог был создан новый для дорожных факультетов страны тип дипломного проекта — комплексный дипломный проект с уклоном в одну из специализаций: проектирование или строительство дорог. При этом в обеих специализациях была предусмотрена часть, посвященная мостам и другим искусственным сооружениям. Это привело к коренной перестройке традиционной методики выполнения дипломного проекта, как со стороны руководителя, так и со стороны студента. Каждый дипломник получил, кроме основного руководителя, еще двух консультантов по соответствующим специализациям. Это потребовало от дипломника большей широты охвата изученных дисциплин в дипломном проекте, повысило трудность выполнения и роль этого важнейшего этапа формирования багажа знаний выпускника.

Созданная на факультете творческая атмосфера и поддержка областных структур в выделении квартир для преподавателей по-

зволили привлечь на кафедру моих бывших коллег по работе в Омске — кандидатов технических наук А.В. Линцера и Ю.В. Соколова, молодых преподавателей В.Ф. Архипову и В.А. Семенова. В результате был создан костяк коллектива единомышленников, что и обеспечило подготовку инженеров на уровне лучших вузов страны.

Первые же выпуски инженеров-дорожников были высоко оценены в проектных, строительных и эксплуатационных организациях региона, которые испытывали в это время острую нужду в специалистах с высшим образованием, адаптированных к местным суровым условиям.

Председатели государственных экзаменационных комиссий, видные ученые из родственных вузов (проф. Я.В. Хомяк из Киева, проф. В.М. Могилевич из Омска) с удивлением отмечали высокий уровень подготовки инженеров в молодом вузе. Того же мнения были и председатели-производственники — главный инженер треста «Тюменьдорстрой» В.И. Забелин, управляющий этого же треста К.Ф. Ковальский.

В результате основательной подготовки многие выпускники возглавили ответственные участки работы в отрасли и в управлении. В.М. Чикишев — ректор Тюменской архитектурно-строи-



тельной академии, В.А. Кретов — директор РосдорНИИ. Директором СоюздорНИИ был выпускник кафедры В.Г. Лейтланд. А.В. Ракецкий — начальник управления федеральных дорог Уральского региона, В.А. Рейн — мэр г. Ишима. Большинство руководящих должностей в Югре занимают выпускники тюменского дорожного факультета.

С первых же дней работы кафедры в тесной связи с учебным процессом началось становление научных направлений, нацеленных на решение актуальных проблем дорожной отрасли в регионе. Богатейшие нефтяные месторождения Среднего Приобья находились на отдаленных заболоченных территориях, где отсутствовали местные каменные материалы и грунты, пригодные для возведения земляного полотна. В этих условиях руководители Главтюменьнефтегаза обратились к дорожникам страны с запросом — кратно снизить ресурсоемкость создания сети нефтепромысловых дорог в Среднем Приобье. В то время большие надежды возлагались на так называемые «мерзлотные дороги», предложенные учеными Омского филиала СоюздорНИИ. Предполагалось, что промороженное зимой болото будет надежным основанием для тонкой песчаной насыпи в течение всего года. Выполненные кафедрой в 1968—69 годах по заказу Главтюменьнефтегаза экспедиционные обследования «мерзлотных дорог» на территории Шаимской группы месторождений привели к выводу, что эти дороги не могут обеспечить круглогодичного проезда.

В результате на кафедре были выдвинуты два направления, в совокупности решавшие проблему кратного снижения ресурсоемкости строительства дорог на заболоченных территориях Среднего Приобья: применение тор-

фа для нижней части насыпи (М.П. Болштынский) и применение укрепленных грунтов для дорожных одежд и укрепления откосов (А.В. Линцер). В качестве укрепленных грунтов были предложены нефтецементогрунт для основания и автоклавный цементогрунт (плита) для покрытия и укрепления откосов. Мной было предложено применение усиленных по полосам наката гравийных и щебеночных покрытий, что позволяло экономить до 30% материала.

Поскольку применение торфа в нижней части насыпи представлялось для производственников рискованным, было решено проверить работоспособность такой дороги на специально построенном экспериментальном участке. Такой участок был построен в 1971 году на 24-м км автомобильной дороги Тюмень (Омск параллельно основной дороге). В 1972 году по участку пропускали движение, переключая его с основной дороги. Убедившись в работоспособности конструкции, её стали применять на Самотлорском месторождении, а впоследствии и на знаменитых Васюганских болотах (Первомайское месторождение в Томской области). Всего было построено 110 км таких дорог в 1973—1980 годах. Это помогло избежать ввод дорог в самые «критические» годы, когда не хватало самосвалов для доставки песка в насыпи.

С применением цементогрунта были укреплены откосы подготавливаемых насыпей в Урае и Нижневартовске, из нефтецементогрунта устроены основания на дороге Нижневартовск — Мегион.

Для проведения работ по внедрению предложений были организованы экспедиции и студенческие отряды внедрения. Во главе их были автор статьи и преподаватели кафедры А.В. Лин-

цер, В.А. Семёнов, В.Ф. Архипова, А.Н. Шуваев. Транспортom и финансовыми ресурсами обеспечивали производственные организации Главтюменнефтегаза и Министерства транспорта СССР, заинтересованные в практическом применении инноваций.

Участие в экспедиции и отрядах внедрения давало богатый материал для дипломных и курсовых проектов, формировало у будущих выпускников профессиональную гордость и интерес к совершенствованию производства на основе инновационного мышления. На этих же материалах базировались кандидатские и докторские диссертации преподавателей кафедр, имевшие, наряду с научной новизной, большое практическое значение.

Кандидатами наук, доцентами стали В.М. Маркуц, Н.Г. Митрофанов, Ю.Н. Богомолов, С.И. Матейкович, В.Н. Агейкин, доцентом стал А.В. Фукс. Профессорами, докторами наук стали А.В. Линцер, В.А. Кретов, В.Ф. Архипова, А.Н. Шуваев.

Укреплялась связь с производством — в 1987 году был организован филиал кафедры в институте Гипротюменьнефтегаз. Руководителем филиала был зам. главного инженера института к.т.н., доцент Н.В. Табаков, создавший в дорожном отделе Гипротюменьнефтегаза из выпускников кафедры группу экспериментального проектирования. В результате была создана база для дальнейшего улучшения качества подготовки специалистов и сокращения сроков их адаптации на производстве, повышения эффективности научных исследований и квалификации инженеров на производстве.

В целях ускорения внедрения прогрессивных решений в области проектирования, строительства и эксплуатации нефтепромысловых автодорог филиал ка-

федры и трест «Юганскнефтедорстройремонт» в 1987 году заключили договор о научно-техническом сотрудничестве, в котором было предусмотрено научно-техническое сопровождение внедрения прогрессивных решений. При этом были определены следующие направления: агрегированный асфальтобетон, дальний гидротранспорт грунта, использование энергии взрыва при производстве земляных работ на болотах, применение геотекстильных материалов, строительство и эксплуатация дорог к кустам скважин.

К сожалению, дальнейшее развитие сотрудничества потеряло свой динамизм в результате известных событий 90-х годов. Но остались получившие неоценимый опыт первопроходцев инженеры-дорожники первых и последних выпусков. На их плечах держится огромная сеть дорог Югры, получающая в последние годы новое развитие в качестве связующего звена между Европой и Азией, севером и югом.

В составе Тюменской государственной архитектурно-строительной академии успешно развивается дорожная специальность. Организованы две кафедры: проектирования автомобильных дорог (зав. кафедрой к.т.н., доц. Б.П. Елькин) и строительства и эксплуатации дорог (зав. кафедрой д.т.н., проф. А.Н. Шуваев). Создан и весомо проявил себя на рынке проектных работ проектно-конструкторский и технологический центр (руководитель к.т.н., доцент В.Н. Агейкин). Функционирует международная программа «Увеличение ресурса дорожных одежд» (представитель в России — автор этой статьи).

В заключение замечу только, что логическое объяснение всего случившегося — задача историков будущих поколений. «Большое видится на расстоянии».



МАЛЮШИН
Николай
Александрович

Генеральный директор
ОАО «Институт
«Нефтегазпроект»

В 1958 окончил Уфимский нефтяной институт, стажировался в США, Великобритании и Германии. С 1970 года — директор Тюменского филиала института «Гипротрубопровод», с 1989-го — директор института «Гипронефтепроводстрой» (ныне Нефтегазпроект в г. Тюмени). Под его руководством выполнены проекты строительства нефтепроводов: Усть-Балык — Курган — Уфа — Альметьевск, Нижневартовск — Курган — Куйбышев, Сургут — Полоцк, Холмогоры — Клин, магистрального газопровода к г. Ханты-Мансийску и многие другие. Научная деятельность связана с проблемой надежности и экологической безопасности магистральных трубопроводов. Автор 10 изобретений, более 150 печатных работ.

Доктор технических наук, профессор, действительный член Академии технических наук, заслуженный строитель Российской Федерации, почетный нефтегазостроитель, почетный нефтяник. Награжден орденом «Знак Почета». За активную деятельность по реализации принципов устойчивого экономического развития, высокие достижения и стабильную работу в условиях перехода к рыночной экономике награжден почетным знаком «Лидер российской экономики — 2003».

НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ

В сентябре этого года был приглашен губернатором Ханты-Мансийского автономного округа А.В. Филипенко на празднование добычи восьмимиллиардной тонны нефти на югорской земле и открытием движения по мосту через Иртыш в г. Ханты-Мансийске. Дух захватывает от этого рукотворного чуда. Ажурный мост длиной почти полтора километра с центральным пролетом в 600 м сооружен в течение двух лет. Этот мост соединил столицу ХМАО с его западными районами.

Вспоминаю шестидесятые годы, когда мне в числе солидной делегации представителей Главнефтеснаба РСФСР, проектных организаций, местных властей пришлось выбирать площадки под строительство нефтебаз в Ханты-Мансийске, Нижневартовске и Салехарде. В то время было полное отсутствие дорог во всех этих населенных пунктах, горы мусора прямо на улицах, огромная масса собак.

А годом раньше (1959 г.) мне пришлось на автомобиле вывозить паровой котел с Тобольской нефтебазы на Заводоуковскую. Это был холодный и дождливый октябрь. Мы с водителем на автомобиле ехали от Тобольска до Тюмени целую неделю, преодолев две паромные переправы через реки Тобол и Иртыш. Дорога между Тобольском и Тюменью была грунтовой, и нам больше приходилось, как и многим другим водителям, «сидеть» в кюветах, чем ехать.

40 лет спустя картина изменилась основательно. Теперь в любой не только город, но и населенный пункт ХМАО можно проехать на «Жигулях» в любую погоду.

Старая поговорка «Россия славится дураками-руководителями и плохими дорогами» для ХМАО совершенно не подходит. Умные руководители и хорошие дороги — таковы приметы нового времени в Югории.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Газета основана 5 мая 1912 года В. И. ЛЕНИНЫМ

Орган Центрального Комитета КПСС

№ 126 (22556) Понедельник, 5 мая 1980 года Цена 4 коп.

Население этого края нефти и газа за пятнадцать истекших лет увеличилось более чем на полмиллиона человек. Люди построили здесь светлые города с населением во сто тысяч жителей и даже больше, на бездонных болотах установили и пустили в действие тысячи буровых вышек, проложили во все концы страны трансконтинентальные трубопроводы. В тайге и тундре — почти у самого Ледовитого океана — люди возвели на сваях заводы, которые очищают топливо и дают ему упругую силу движения по этим магистралям.

«Правда», 5 мая 1980 года

Кроме магистральных, межпоселковых, в Тюменской области много дорог промысловых и внутрипромысловых, вдольтрассовых и дорог-съездов к объектам трубопроводного транспорта.

И эти дороги не менее важны



*Установка
балластирующих
устройств на
трубопровод.*

*Вывозка
двухтрубных секций
по зимнику.*





для обслуживания линейных задвижек, вертолетных площадок, станций катодной защиты, линий электропередачи, камер приема и пуска очистных устройств, домов линейных обходчиков и других объектов.

При сооружении линейной части трубопроводов прокладываются временные проезды по грунтовому основанию или с улучшенным щебеночным покрытием. На болотах строятся лежневые дороги.

К сожалению, в нашей стране не принято сооружение капитальных вдольтрассовых дорог, как в странах Запада и Америки. Мне пришлось побывать на Аляске на Трансаляскинском трубопроводе и проехать на автобусе все 1 300 км от головных сооружений до конечного пункта налива нефти в танкеры в порту Валдиз. Асфальтированная дорога содержится в идеальном состоянии целый круглый год. Да, это дорого, но затраты на ее сооружение окупались за полтора года.

В семидесятые и восьмидесятые годы прошлого столетия шло бурное строительство трубопроводов для перекачки углеводородного сырья (нефти и газа). Ежегодно Миннефтегазстрой СССР вводил в эксплуатацию один газопровод диаметром 1 420 мм и один магистральный нефтепровод диаметром 1 220 мм, таких, как Усть-Балык — Курган — Уфа — Альметьевск, Нижневартовск — Курган — Куйбышев, Сургут — Полоцк, Холмогоры — Клин и др. Каждый из этих сооружений имел протяженность от 2 500 до 5 000 км. Прокладывались они в зоне тундры и таежных болот. Сухие гривы, которые попадались на пути следования трубопровода, были обычно заняты лесами первой группы, кедрачами, лиственницами, и их приходилось обходить. Вырубка таких лесов производилась только с разрешения Совета Министров СССР. Получить такое разрешение было весьма не просто. А поэто-

Магистральные нефтепроводы Западно-Сибирского региона и вдольлинейные проезды.

му шли по болотам и буреломам, сооружая временные проезды и «плавающие дороги».

Вот таких дорог осталось после сооружения нефтепроводов тысячи километров. Редко, когда их поддерживают в более-менее удовлетворительном состоянии. Но они продолжают использоваться при обслуживании этих сооружений. По ним может двигаться только транспортная техника повышенной проходимости.

Эти дороги приходится не только грейдировать, подсыпать грунтом, отводить ливневые воды, но и освобождать их от кустарника. Зарастают они очень быстро из-за благоприятных условий — нефтепровод является хорошим источником тепла. Часто, даже зимой, трасса нефтепровода оказывается талой.

Для обслуживания линейных объектов (задвигки, вертолетные площадки, станции катодной защиты, камеры приема и пуска скребков и др.) на магистральных дорогах предусматриваются съезды. От них далее до нефтепровода прокладываются грунтовыми дорогами, реже — с щебеночным покрытием. Если на пути попадают водотоки, то через них прокладываются водопропускные трубы большого диаметра с обязательным закреплением по концам.

Существенным сдерживающим фактором строительства вдоль-трассовых дорог является отсутствие песчаных карьеров по трассе нефтепровода. Завозить строительные материалы на дорогу приходится за сотни километров, а это сильно удорожает стройку. Вот почему заказчики и строительные организации ищут альтернативные варианты — использование вездеходной техники или производство работ толь-

ко в зимнее время. Конечно, качество выполнения ремонтно-строительных работ от этого снижается.

Учитывая наличие сети железных дорог в Тюменской области, а они, как правило, проложены в коридоре трасс нефтепроводов, институт «Нефтегазпроект» в 70-е годы разработал проект ремонтно-восстановительного поезда. Суть проекта заключается в следующем. В трех подразделениях ОАО «Сибнефтепровод» (СУПЛАВ) на расстоянии примерно 500 км строятся железнодорожные тупики, на которых размещаются специальные поезда из 12—15 платформ. На платформах устанавливаются специализированные установки для ликвидации аварий, вагон для обслуживающего персонала, вездеходная техника.

По команде руководства специализированного управления по ликвидации аварий поезд отправляется с ближайшего пункта к месту аварий, разгружается. Специальная техника с бригадой доставляется к месту работы в считанные часы.

Этот проект реализован в ОАО «Сибнефтепровод» и широко применяется в экстремальных ситуациях.

Институт «Нефтегазпроект» получил авторское свидетельство на этот проект.

Вести работы по строительству и ремонту нефтепроводов в условиях болот и при отсутствии удовлетворительных дорог весьма сложно. Но в системе АК «Транснефть» работают истинные патриоты и мастера своего дела. А в часы отдыха за чашкой чая после очередной удачной операции на трассе они говорят: «Нам дороги эти позабыть нельзя!»

ГЛАВА ВТОРАЯ





**БЕЦ
Виктор
Александрович**

Заместитель председателя
правительства Ханты-
Мансийского автономного
округа — Югры.
(С января 1995-го по декабрь
2003 года возглавлял
Дорожный департамент
автономного округа)

В 1975 году окончил Фрунзенский политехнический институт по специальности — инженер путей сообщения. В Ханты-Мансийском автономном округе — с 1985 года. Перед назначением на должность начальника Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа работал начальником объединения «Северавтодор».

Кандидат технических наук.

Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством II степени». Заслуженный строитель Российской Федерации, заслуженный строитель Ханты-Мансийского автономного округа, почетный строитель России, почетный работник транспорта России, почетный дорожник, почетный транспортный строитель.

ДОРОГИ

— ЭТО И НАШЕ НАСТОЯЩЕЕ, И НАШЕ БУДУЩЕЕ

В 1994 году в нашем округе произошло знаменательное событие, значимость которого в полной мере можно оценить только теперь, по прошествии десяти лет. Именно в том году был образован Дорожный департамент, и с этого времени развитие сети автомобильных дорог округа, и прежде всего дорог общего пользования, получило новый мощный системообразующий импульс. Отныне строительство их стало проводиться более целенаправленно, интенсивно и на качественно ином научно-техническом, технологическом, управленческом и мировоззренческом уровне.

Эти коррективы в социально-экономическую политику региона внесла сама жизнь, то обстоятельство, что, став субъектом Федерации, округ как самостоятельная территориально-административная единица, обладающая значительным топливно-энергетическим потенциалом страны, вступил в новую стадию своего социально-экономического развития, получил право самостоятельно формировать и распределять свой бюджет с учетом своих территориальных приоритетов и интересов. А побудительной причиной к коррективам послужило постановление тогдашнего Правительства РСФСР о распределении функций заказчика и подрядчика. На основании этого постановления функции подрядчика, связанные

с эксплуатацией автомобильных дорог, остались за объединением «Северавтодор». А для осуществления функции заказчика необходимо было создать структуру, которая бы занималась выполнением программ строительства автомобильных дорог округа и развитием его дорожной сети, используя для этого средства дорожных фондов, аккумулировавшиеся на специальных счетах, и контролируя их расходование. Так, в декабре 1994 года распоряжением губернатора Ханты-Мансийского автономного округа был образован Дорожный департамент. С формированием коллектива департамента началась его практическая деятельность.

Мне суждено было стоять у истоков создания, становления и дальнейшего развития этой управленческой дорожной структуры округа. К тому же я был связан с дорожным строительством на его территории, да и вообще с дорожной отраслью, и раньше. Поэтому позволю себе по случаю исполняющегося десятилетия со дня образования Дорожного департамента поделить некоторые своими воспоминаниями и размышлениями, отметить достигнутое, отразить значительные события и какие-то принципиальные моменты, затронуть проблемы сегодняшнего дня, высказать свой взгляд на их решение и свое видение перспектив дальнейшего развития



ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ
(Тюменская область)

ГУБЕРНАТОР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

№ 198

от 22.05.97

г.Ханты-Мансийск

Об утверждении Положения
о Дорожном департаменте

В целях приведения Положения о Дорожном департаменте округа в соответствие с законодательством Российской Федерации Ханты-Мансийского автономного округа:

1. Утвердить Положение о Дорожном департаменте Ханты-Мансийского автономного округа (прилагается).
2. Считать утратившим силу Положение о Дорожном департаменте округа Положением о районной дирекции Дорожного департамента (приложения 2, 3 к распоряжению Администрации округа от 21.12.94 № 1073-р).
3. Контроль за выполнением постановления возложить на заместителя Главы Администрации округа А.В.Филипенко.

Губернатор автономного округа  А.В.Филипенко



АДМИНИСТРАЦИЯ ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО
АВТОНОМНОГО ОКРУГА
(Тюменской области)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

№ 1073-р

от 21.12.94

г.Ханты-Мансийск

О государственном управлении
дорожным хозяйством на территории
Ханты-Мансийского
автономного округа

В целях приведения структуры управления дорожным хозяйством округа в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30.12.91 N 93 "Об управлении дорожным хозяйством" и изменения действующей структуры управления дорожным хозяйством округа через разделение системы управления дорожным хозяйством с возложением этих функций на окружную дирекцию Департамент при администрации округа и передачи хозяйственных функций на договорной основе Государственному предприятию "Северавтодор":

1. Утвердить соответствующие положения:
 - Положение о дорожном фонде Ханты-Мансийского автономного округа (приложение 1);
 - Положение о дорожном Департаменте Ханты-Мансийского автономного округа (приложение 2);
 - Положение о районной дирекции Дорожного Департамента Ханты-Мансийского автономного округа (приложение 3);
 - Устав Государственного предприятия "Северавтодор" (приложение 4).
2. Комитету по транспорту и связи округа (А.И.Верховский) совместно с администрацией городов и районов и окружным дорожным Департаментом до 1.01.95г. представить документы на учреждение в районных дирекциях дорожного Департамента с местом расположения в городах Нижневартовске, Сургуте, Нефтеганске, Ханты-Мансийске.
3. Заместителя главы администрации А.В.Владимирову привести структуру управления территориальными дорожным фондом в соответствие с утвержденными положениями, до 23.12.94 рассмотреть на координационном Совете проект плана использования территориального дорожного фонда в 1995 году.
4. Контроль за выполнением распоряжения возложить на заместителя главы администрации округа А.В.Филипенко.

Глава администрации округа



А.В.Филипенко

дорожной сети Ханты-Мансийского автономного округа и смежных с ним субъектов Федерации, связанных между собой транспортными коммуникациями федерального значения.

Сразу оговорюсь, у дорожных строителей, участвовавших и участвующих в освоении природных богатств Югры, всегда существовала преемственность в работе. Старшее поколение людей, уходя на заслуженный отдых, передавало трудовую эстафету своей смене, молодым, а те несли ее дальше. И коллектив Дорожного департамента не нарушил эту добрую традицию, стал продолжателем дела дорожных строителей 60—80-х годов. В основу его деятельности была положена идея совершенствования и развития сети автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа, рожденная еще в рамках объединения «Северавтодор». Однако департамент не только взял на вооружение эту идею, а развил ее дальше, с помощью созданного Научно-технического центра обосновал концептуально, поднял на новую ступень понимания и осмысления.

Так, изначальная стратегическая линия, направленная на развитие сети территориальных автомобильных дорог округа и на строительство и реконструкцию участков, формирующих автодорожные коридоры федерального значения, а также магистральные автомобильные дороги в Западно-Сибирском регионе, постепенно обрела вид транспортных схем, программ, концепций. А логическим завершением этого явились практическая деятельность Дорожного департамента и его подразделений, итоги их десятилетнего пути. И проследить этот путь трудно.

Любая дорога, любой ее участок — немаловажная веха в исто-

рии той или иной территории. А таких вех, связанных с дорожным строительством, в нашем округе за последнее десятилетие немало. Назову основные.

В 2001 году г. Ханты-Мансийск был соединен федеральной автомобильной дорогой с Большой землей и включен в общую транспортную сеть страны. Вторая важная веха — строительство и ввод моста через Обь. Моста для нас необычного, уникального в плане инженерного решения. Представьте, 408 метров висячей конструкции — пролетного подвесного строения — держатся над водой на одном пилоне (столбе-башне). Пока это единственный вантовый мост в России и в мире таких размеров (с учетом 408-го пролета на одном пилоне) и в таких широтах. Ведь этот мост возведен за 61-ой северной параллелью. Замечу, что опыта по эксплуатации таких сложных искусственных сооружений в России пока нет, и нам приходится выступать пионерами в его наработке.

Закончилось строительство другого классного сооружения — моста через реку Иртыш. Он соединит автомобильные магистрали широтного направления. С его вводом откроется движение транспортных потоков «восток-запад». Тем самым будет реализована наша идея по формированию дорожных коридоров. Та самая идея, которую мы претворяли в жизнь в течение десяти лет со дня образования Дорожного департамента. Сегодня по нашему округу проходят два таких коридора — широтный и меридиальный. Меридиальный (Сибирский) коридор, включающий города Тюмень, Новый Уренгой, Надым, Салехард, уже действует. На всем его протяжении осуществляются автомобильные грузопассажирские перевозки. Широтный — Северный

маршрут: Пермь — Серов — Ивдель — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск — Кемерово — находится в стадии завершающего строительства. Осталось закрыть асфальтобетоном отдельные участки этой автомагистрали. А это вопрос времени и денег.

К значительным вехам можно отнести и превращение за десятилетие Дорожного департамента с его четырьмя региональными дирекциями: Ханты-Мансийской, Нижневартовской, Нефтеюганской, Сургутской и с Научно-техническим центром в мощную управленческую структуру, способную на высоком профессиональном уровне и достаточно эффективно руководить дорожными процессами в округе, на территории, сравнимой по своим размерам с такой страной, как Франция, но совершенно не сравнимой с ней по своим суровым и сложным природно-климатическим условиям. А это стало возможным благодаря прежде всего кропотливому подбору специалистов. В свое время кузницей мастеров и инженеров-дорожников был Минтрасстрой со своим многочисленными подразделениями. В основном там были ведущие специалисты дорожно-строительного профиля. Их мы и старались приглашать к себе на работу, помня известное, проверенное жизнью изречение: кадры решают все. Брали и молодых, способных, горевших желанием трудиться на строительном поприще. Привлекали на помощь науку, ученых-практиков.

Таким образом, за непродолжительное время у нас сложился работоспособный коллектив управленцев-дорожников с большим творческим потенциалом и со своими инновационными подходами к решению технических, технологических и организационных задач. А это имело

первостепенное значение для достижения успехов в деятельности Дорожного департамента и его подразделений за десятилетний период.

Порой бытует представление, что дороги строить достаточно просто. Может быть, и есть где-то такое место на земле, да и то с оговоркой: смотря о какой дороге идет речь. Что касается строительства автомагистралей на территории Югры, то это весьма и весьма сложная задача. Во-первых, работать приходится в сложной природно-климатической зоне, которая охватывает большую площадь, местами даже с мерзлотными почвами, и где значительную часть года властвует зима. А во-вторых, дороги мы вынуждены прокладывать по заболоченным участкам. Технология же самой прокладки довольно сложна. Более того, под автомобильные магистрали сегодня необходимо производить полную выторфовку грунта. А такой технологии, которая бы обеспечивала в полной мере качество на этой стадии работ, пока нет. Сам процесс выторфовки и отсыпки нового грунта проводится в зимний период. Мало того, ограничены сроки работ по созданию основания дорог. Вместе с грунтом в это основание нередко попадает лед и снег, и оно со временем начинает давать просадку.

Малопригодны со строительной точки зрения и сами грунты — мелкозернистые гидронамывные пески, которыми отсыпается земляное полотно дорог. Весной в период оттаивания и обводнения такое полотно, находясь до определенного уровня в воде, под воздействием динамических нагрузок от проходящего транспорта приобретает некоторую подвижность — влажный песок в нем начинает «ехать» в разные стороны. Получается, что земля-

ное полотно из намывного песка в традиционно заданных геометрических размерах, заложенных в проектах, малоустойчиво.

Наши специалисты, досконально исследуя эту проблему совместно с учеными-практиками, пришли к выводу, что земляное полотно необходимо пригружать дополнительными откосами, делать их пологими и покрывать специальными материалами, травой с тем, чтобы стабилизировать грунт, не дать ему расходиться в стороны. С учетом этих наших разработок строители теперь и производят отсыпку земляного полотна. А это, сами понимаете, новые технологии, новые материалы и новые расчеты по конфигурации земляной насыпи, а вместе с тем и новые вопросы, на которые наша наука пока не дает ответов.

К примеру, СНИП по отсыпке земляного полотна сегодня предписывает его послойное уплотнение. Выглядит это схематически так. Зимой приезжают на трассу дороги строители, рассчитывают ее и послойно уплотняют насыпной грунт. Тем самым вся его масса от нижнего основания и до верхнего промораживается, а внутри земляного полотна создается мерзлотное ядро. Затем после определенного срока выдержки полотна делают дорожное покрытие, и с вводом его в эксплуатацию пускают по нему транспортный поток. Но проходит пять-шесть лет, и мерзлотное ядро внутри земляного полотна постепенно оттаивает, грунт начинает проседать, что неизбежно отражается и на состоянии верхней части дороги.

Специалисты Дорожного департамента считают, что необходимо пересмотреть технологию отсыпки земляного полотна в зимний период. Его следует отсыпать так, чтобы внутри не образовывалась спрессованная



Мост через Обь в районе Сургута на автомобильной дороге Тюмень — Ханты-Мансийск через Тобольск, Сургут, Нефтеюганск.

мерзлота. А это требует разработки новых технологий по отсыпке земляного полотна в зимний период.

С особой сложностью связано строительство земляного полотна на участках подходов к большим рекам. Эти места подвергаются действию весенне-летних разливов. Там скапливается большая масса воды. И дороги, которые мы в таких зонах прокладываем, превращаются в своего рода дамбы. Они должны сдерживать напор воды то с одной, то с другой стороны в зависимости от направления паводка. Вот и приходится изощряться нашим строителям, придумывать способы защиты таких «неблагополучных» участков на подходах к большим рекам от водной стихии.

Так, автодорогу, проходящую по левобережью Иртыша, вынуждены были на протяжении двадцати с лишним километров одеть полностью в щебеночную рубашку с бетоном, чтобы ее не размывало. И таких сложностей в дорожном строительстве немало.

Отрадно, что руководство, службы, ведущие специалисты Дорожного департамента к решению возникающих технологических и механических проблем подходят неординарно, творчески, стараются их преодолевать общими усилиями. Отсюда и результат. Сегодня качество дорожного строительства на территории нашего округа достаточно высокое. Мы освоили совершенно новые технологии строительства. Применяем в асфальтобетоне щебеночно-масляные смеси. Укладку поверхностного слоя производим современными иностранными техническими комплексами. Это позволяет делать покрытие дорог с большим качеством и с большой ровностью.





Особенно хороший эффект в этом процессе достигается при использовании механизма, который принимает асфальтобетонную смесь, перемешивает ее и подает в асфальтоукладчик. Поверхность дороги в этом случае не уступает общеевропейским стандартам. Мне приходится бывать в Германии, и я вижу, что по ровности дорожного полотна на последних участках автомагистралей, где завершается или уже завершено строительство, мы достигли такого же качества, как и в Европе.

Но нас сейчас сильно волнует такая очень важная проблема — в нашей стране нет дорожного битума. Суть дела в том, что все битумы, которые сегодня выпускаются в России, окисленные. Через два-три года такие битумы в асфальтобетоне превращаются в стекло, и дороги по этой причине быстро приходят в негодность. Нужны неокисленные битумы, такие, у которых период окисления в асфальтобетоне был бы растянут на 12—13 лет. Этим самым можно во много раз продлить сроки сохранности дорожного покрытия. Однако эта задача должна решаться прежде всего на государственном уровне. То есть необходимо перестроить производство нефтеперерабатывающих предприятий нефтехимического комплекса не на получение битумов как отходов, а на выпуск их как строительного материала с заданными физическими и химическими свойствами, с заведомо нужными параметрами. Иными словами, надо как можно быстрее перейти на производство неокисленных битумов. Убежден, что пока государство не решит эту проблему, качественных и долговременных автомобильных магистралей в нашей стране не будет.

Конечно, в этой ситуации с проблемой битума проще было

бы развести руками и уповать на кого-то, как говорят, сидеть и ждать у моря погоды. Но это не в правилах слаженного и профессионально подготовленного коллектива специалистов Дорожного департамента и подведомственных ему служб. Здесь настойчиво занимаются широким спектром вопросов, связанных с повышением качества дорожного строительства, ибо добиться высокого качества с помощью традиционных приемов и методов работы практически уже невозможно. Они не учитывают разницу и сменяемость особенно-климатических зон, особенности грунтов. Все СНиПы (строительные нормы и правила), по которым составляются проекты, рассчитаны на среднюю полосу европейской части страны. Технологии дорожного строительства — отсыпка полотна и применение асфальтобетона — на всей территории тоже одинаковые. Асфальтобетон вообще делается без учета температурного режима. В результате воздействия температур на дорожном покрытии появляются трещины. Зимой они расширяются. Дорогу начинают «рвать» и разрушать.

Чтобы не допустить этого, наши специалисты начали применять щебеночно-мастичную смесь, и асфальтобетон стал менее подвержен перепадам температур. А для того, чтобы само дорожное покрытие по инженерным понятиям «работало» по-другому, на нем сразу после укладки асфальтобетона теперь нарезают так называемые температурные швы и заполняют их мастикой.

Особо хочется сказать о лабораторном контроле за качеством дорожного строительства. Он у нас был и остается на должной высоте. В самом департаменте и в его региональных дирекциях



есть стационарные и передвижные лаборатории, которые по своей технической оснащенности, профессионализму сотрудников и качеству проводимых анализов не уступают лабораториям органов управления Российской Федерации. По нашим требованиям имеют свои лаборатории и подрядные организации, занимающиеся строительством автомобильных дорог. В противном случае, без выполнения этого условия, они не могут рассчитывать на победу в торгах. Словом, за качество приходится бороться изначально — не только в ходе строительства, но и задолго до него. Причем требования к качеству предъявляются и по отдельным параметрам, и в целом, в комплексе.

А коли зашла речь о качестве, то как тут не вспомнить дороги к промыслам и месторождениям, которые мы в свое время приня-

ли у нефтяников! В массе своей, за исключением нескольких сот километров, это были, не в обиду будет сказано прежним строителям, не дороги, а своего рода пролазы к местам добычи нефти. Пришлось не один год заниматься их реконструкцией: доводить ширину проезжей части с шести до восьми метров, плиты перекрывать асфальтобетоном, отсыпать обочины, ликвидировать провалы. Это был поистине колоссальный труд.

Малопримечательную картину представляли собой и межгородские и межпоселковые дороги. Достаточно воспроизвести в памяти бывалому в тех краях человеку прежнюю дорогу из Нижневартовска в Радужный, которую называли не иначе, как дорогой смерти, и сравнить ее с современным десятикилометровым участком отремонтированной там же автомагистрали. По нему

Устройство покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона на автомобильной дороге 1-ой категории Сургут — Нижневартовск.

можно ехать со скоростью 120—140 километров в час. Тогда этот участок отремонтированной дороги назвали «пять минут Америки». Прямая автомобильная магистраль соединила два северных города, два промышленных центра — Сургут и Нижневартовск. Тем самым осуществилась давнишняя мечта нижневартовцев и воплотилась в жизнь еще одна идея руководства округа и специалистов Дорожного департамента — город на Оби получил наконец прямой выход на Большую землю. Значительная часть его грузопотока, и в первую очередь продовольственных товаров, ушла, как говорится, на автомобильное колесо.

Хороший подарок от строителей-дорожников получили и нефтеюганцы — четырнадцатикилометровую объездную дорогу. До этого весь транзит проходил по городу. На его улицах создавалось большое транспортное напряжение, особенно для пешеходов. В придорожной полосе как раз находился и городской рынок. Теперь этот животрепещущий для Нефтеюганска вопрос с повестки дня снят. Весь транзитный поток отныне идет в обход города.

Сегодня в активе нашего округа, который еще каких-то 30—40 лет назад отличался сплошным бездорожьем, насчитывается более двух тысяч автомобильных дорог общего пользования. Они отвечают всем современным требованиям безопасного движения. По ним можно беспрепятственно проехать из одной точки в другую, осуществлять перевозки пассажиров и всевозможных грузов. Вдоль трасс имеются площадки для отдыха и пока еще не повсеместно пункты по оказанию услуг. Таким образом, мы все больше и больше идем к цивилизации, ставя на первое место качество дорожно-

го строительства и обеспечение безопасности движения. Большую роль в этом играют строительные подразделения и эксплуатационные предприятия Севравтодора, которые ведут реконструкцию, капитальный ремонт и строительство дорог. Новые автомобильные магистрали у нас сдаются в эксплуатацию практически без замечаний.

Безусловно, наши достижения в развитии автодорожной сети, в создании и совершенствовании транспортной инфраструктуры возникли не сами по себе. Мало иметь хорошую идею, цель, концепцию, программу, над реализацией которых трудится работоспособный коллектив специалистов. Важно еще то, чтобы хорошей идеей и целью прониклись те, кто конкретно осуществляет государственную политику на месте. В этом-то как раз и оказался залог наших успехов, в том, что правительство Ханты-Мансийского автономного округа и губернатор А.В. Филипенко глубоко и всесторонне понимают значение транспортного комплекса для региона. Александр Васильевич, сам в прошлом транспортный строитель, хорошо осознает, что без развития и совершенствования сети автомобильных дорог округ не может развиваться дальше, развивать свою экономику, обеспечивать нормальную жизнедеятельность своих городов и поселков, поддерживать и развивать экономические и культурные связи с соседними регионами. Образно говоря, дороги для Югры сегодня — это что кровеносные артерии для человека.

Понимая всю важность этого фактора, округ занимался не только строительством своей территориальной дорожной сети, но и поддержанием автомобильных дорог федерального значения: доведением их до па-

раметров, отвечающих требованиям безопасности дорожного движения, ремонтом многих мостов. Надо прямо сказать, что Федерация к содержанию своего дорожного имущества относится явно не по-хозяйски. Практически на один рубль федеральных средств в его содержание мы вкладывали пять-семь рублей своих. Всего с учетом строительства мостов округ вложил в федеральные дороги около восьми миллиардов рублей. Если бы мы не вкладывали в их поддержание средства из окружного бюджета, то от федеральных дорог сегодня осталось бы, по сути, одно название.

Надо отдать должное коллективу Дорожного департамента, его подразделениям и подрядным организациям, которые с пониманием отнеслись к проблеме «безденежья» федеральных автомобильных дорог и взяли их под свою временную опеку. Хотя хлопот с поддержанием своих территориальных автомагистралей было немало. Но таково, видимо, свойство людей, так или иначе причастных к дорогам. Не могли они равнодушно смотреть, как одни дороги строятся, а другие одновременно рушатся. Я имею в виду не только самих дорожников, но и лиц из органов власти, решавших вопросы о выделении средств на восстановление федеральных дорог. Тем более прокладывали их в свое время в основном наши же строители. Да и какой ценой, какими усилиями!.

Вспоминаю время, когда я приехал в Ханты-Мансийский автономный округ и работал сначала главным инженером, а затем начальником мехколонны треста «Запсибдорстроймеханизация». Добыча нефти тогда была немалым без транспортного освоения территории, без автомобильных дорог. Работали мы в то

время в подряде у нефтяников, и они постоянно давили на нас, требовали, чтобы любой ценой мы обеспечили им проезд на промыслы, к месторождениям. Понять их тоже можно было. Стране нужна была большая нефть. А для этого требовалось начать быструю разработку открытых месторождений.

Мы в мехколонне зимой работали круглые сутки. Нас как всегда мобильную, прорывную силу бросали на самые отдаленные, самые трудные и труднодоступные участки. За месяц интенсивной работы наши ребята отсыпали до десяти километров промысловых дорог. Нацелены они были на конечный результат — на кубометр земляного полотна, поэтому и работа у нас спорилась.

Правда, так эффективно и с такой отдачей работал не каждый трудовой коллектив. Припоминаю случай. Вызывает как-то меня управляющий трестом «Сургутдорстрой» Горячев Анатолий Анисимович и просит срочно перебросить транспортные комплексы нашей мехколонны на другой прорывной участок, где стройуправление не справлялось с объемом работ. Мы спешно производим передислокацию. А на участке, оказывается, работала автобаза. А она никогда не ориентировалась на конечный результат — на кубометр земляного полотна. Весь смысл работы там сводился к тонно-километрам, к рейсам. Водители выполняли лишь рейсы. Их не интересовало, сколько кубометров и километров дороги они отсыпали. Потому и интенсивного труда на автобазе не получалось. Под любым предлогом рабочие уезжали на выходные, техника часто ломалась, а водители требовали оплаты за простой.

У нас же простоев практически не было, за исключением неко-





торых поломок техники. В процессе непрерывной работы каждый, если надо, помогал другому, скажем, водитель машины — экскаваторщику. Все трудились на конечный результат, получая за готовое земляное полотно, а не за совершенные рейсы. Ведь и успех в дорожном строительстве, следовательно, и в добыче нефти, зависел от того, насколько быстро, с заделом вперед отсыпали земляное полотно. Появлялось это полотно — появлялся и проезд, а появлялся проезд — появлялась в конце концов и нефть.

Говорю это еще к тому, что Западная Сибирь научила нас работать неординарно, выполнять неординарные объемы работ в неординарных условиях. Даже наша небольшая мехколонна отсыпала в год до полутора миллиона кубометров земляного полотна. А ведь грунт надо было не только взять из карьера, а еще и перевезти на расстояние нередко до 20 километров. Наш вагон-городок в районе будущих промыслов был всегда первым. Нефтяники еще только осваивали месторождение, а мы уже высказывались в тайге и там жили. У нас были своя передвижная электростанция, горючее, питание, завозная вода. Причем обязательно имелся резерв самого основного.

Отрадно вспомнить нашу линейную столовую. Уж очень добросовестно работали в ней девчата-повара, подстать нашим мужикам на отсыпке земляного полотна! По качеству приготовления пищи эту столовую даже не сравнить сейчас с рестораном — оно было на порядок выше. С утра наши механизаторы могли покушать горячие пирожки, чебуреки, а на обед — пельмени. Как только не изощрялись наши повара в приготовлении завтраков, обедов и ужинов! И настолько всегда вкусно готовили — не

*Автомобильная
дорога Ханты-
Мансийск — Нягань
на участке Ханты-
Мансийск —
Талинский.*

передать словами. Не каждый дома так питался. И это в условиях, когда были большие трудности с доставанием продуктов. Все же тогда было лимитировано. Каких трудов стоило выпросить у тех же нефтяников в ОРСе, скажем, кусок мяса, чтобы привезти его на участок и приготовить из него нужные блюда?! Постоянно были какие-то барьеры. Тем не менее мы выходили из положения...

Что ни говори, а хлеб дорожного строителя хотя и был порой очень вкусным, как в нашей бывшей линейной столовой, оставившей одно из светлых воспоминаний о том бурном и чрезвычайном напряженном времени, но всегда тяжелым, черным. Особенно дорожный хлеб на укладке земляного полотна. Куда было проще бросить плиту на готовое основание дороги, чем и занималась другая категория строителей. А мы от начала до конца готовили это основание, работали за реальные деньги. Конечно, не каждый выдерживал эти физические нагрузки, суровые климатические условия и условия полевой работы, неустроенность быта и саму специфику кочевой жизни. Но в строю оставались самые стойкие, самые работоспособные, самые надежные. Шел своего рода естественный отбор кадров.

И маяками для нас, тогда молодых, были люди старшего поколения, умудренные жизненным опытом, обладавшие большими знаниями, стойкостью, мужеством и терпением. Для меня таким примером был всегда отец. Он у меня тоже дорожник, всю жизнь работал в Минтрансстрое, ушел на заслуженный отдых, будучи заместителем управляющего одного из трестов, находящегося в то время в Киргизии. Ему я и обязан своим становлением как дорожный строитель.

Еще мальчиком-школьником мне приходилось ездить с отцом по стройкам Киргизии. Затем со студенческой бригадой (был ее бригадиром) участвовал в строительстве аэропорта Манас, где отец руководил строительным подразделением. В рекордно короткие сроки была построена взлетно-посадочная полоса длиной 4,5 километра и шириной 65 метров, наземные сооружения. С завершением строительства, в которое вкладывал средства весь Союз, возник колоссальный аэропорт класса А. К сожалению, в нем сегодня хозяйничают американцы, взяв его у Киргизстана в аренду. После этого участвовал в строительстве другого аэропорта стратегического назначения — Тамчи. К слову сказать, тогда же в Киргизии впервые пришлось столкнуться с таким малоприятным фактором, как изменчивость почвенно-климатических условий, а следовательно, и условий дорожного строительства: в одном месте имеешь дело с незамерзающими грунтами, в другом — с вечной мерзлотой.

Потом я работал в Госстрое Киргизской ССР, помощником председателя Госстроя М.Г. Хохлачева, и многому научился у него. Михаил Григорьевич был не только талантливейшим строителем, но и сам по себе выдающейся личностью. Тот человек, которого в свое время партия направила в эту национальную окраину СССР, чтобы поднять здесь строительную индустрию, осуществлять строительную политику государства. Эта задача, кстати, успешно и выполнялась.

Переехав в Западную Сибирь, в Ханты-Мансийский автономный округ и работая в последующие годы заместителем начальника управления Северных автомобильных дорог, начальником проектно-ремонтного

строительного объединения «Северавтодор», я общался в основном с людьми примерно моего возраста, но людьми незаурядными и неординарными, людьми, мыслящими по-государственному, смотрящими далеко вперед, болеющими за свое дело и за свой край. Например, особое понимание проблем дорожного строительства я всегда находил у того же Александра Васильевича Филипенко. Став губернатором Ханты-Мансийского автономного округа, он постоянно оказывал и оказывает всемирную поддержку развитию в регионе транспортной инфраструктуры, расширению и совершенствованию сети автомобильных дорог.

Я также благодарен судьбе, что в годы, когда мне поручалось возглавлять Дорожный департамент, бок о бок со мной работали (и сейчас работают на своих местах) высокопрофессиональные специалисты, умелые организаторы производства, люди долга, не раз испытанные в делах, Безотосный Александр Иосифович, Савоськин Алексей Филиппович, ученый-практик, наш главный идеолог Табаков Николай Викторович, Галкин Сергей Владимирович, Басалько Александр Степанович, Подобрый Павел Николаевич, Долгов Владимир Николаевич; из строительных организаций: корифей-мостовик Солохин Владимир Федорович, Дядькин Сергей Николаевич, Юсупов Могамед, Полужников Николай Михайлович, Андреев Алексей Владимирович, Большаков Владимир Федорович, Вайсбург Александр Михайлович; из эксплуатационных организаций: Р.Ф. Мусин и многие, многие другие.

Вот с помощью этого организаторского ядра, при поддержке нашей окружной власти и с опорой на трудовые коллективы мы

запустили в регионе колоссальную дорожно-строительную машину, раскрутив достаточно инертный поначалу ее маховик. Мы стали вводить ежегодно до 230 километров автомобильных дорог, отвечающих современным требованиям безопасности дорожного движения. Но тут на нашу голову грянул гром среди ясного неба — произошли изменения в российском законодательстве.

В свое время Правительство РФ посчитало оборотные налоги вредными для экономики и в законодательном порядке на федеральном уровне добились их отмены. С 2004 года они ликвидированы. Отныне дорожный фонд формируется по другим видам налогов. Его образуют акцизы, транспортный налог, земельный и часть налога на прибыль. Иными словами, дорожный фонд теперь собирается по крохам и в недопустимо малом количестве, выражаясь фигурально, с гулькин нос. В результате финансирование дорожного строительства в округе резко упало: с 12 миллиардов до 4 миллиардов в год. Соответственно резко снизились и объемы строительства. В год придется вводить уже не 230 километров, а только 70 с небольшим. Затормозился весь инвестиционный процесс.

Практически с такой законодательной политикой мы идем к тому, что в ближайшем обозримом будущем собираемых средств дорожного фонда едва может хватать на поддержание дорожной сети. В таком случае о новом строительстве вряд ли придется говорить. И это в таком регионе, где вопрос развития дорожной сети — вопрос экономической жизни или смерти. Вполне очевидно, что преждевременная отмена оборотных налогов — большой стратегический просчет в государственной полити-

ке, которого никак нельзя допустить. К сожалению, мы не учимся на ошибках и примерах развитых стран.

Промышленные развитые государства сначала построили разветвленную сеть автомобильных дорог и только после этого отказались от оборотных налогов. Германия в период послевоенного кризиса в массовом порядке развернула дорожные работы, бросила значительные средства на восстановление дорожной сети, и это во многом способствовало росту ее экономики. США до 1965 года усиленно занималась реализацией программы по строительству хайвэев. Неслучайно президент Кеннеди, понимая, что каждый американец — это прежде всего еще и водитель, во время выборной кампании заявил, что при нем американцы будут ездить по хорошим хайвэям и на хороших автомобилях, и выиграл победу на выборах. Дальнейшее воплощение в жизнь национальной идеи вызвало подъем автомобильной промышленности и строительной индустрии, сняло остроту вопроса занятости населения, благоприятно отразилось на развитии экономики.

Мы же, располагая такими огромными природными ресурсами и имея такую обширную территорию, не можем пока проехать на автомобиле с востока на запад. Для нас, оказывается, великая проблема построить участок автодороги Чита — Хабаровск. Причина, считаю, одна — нет у нас на уровне государства четкой национальной идеи по возрождению экономики страны. Только с появлением такой идеи может прийти ясное понимание, что начинать это возрождение надо прежде всего с развития транспортных коммуникаций. А в транспортных коммуникациях на первом месте стоит строи-

тельство автомобильных и железных дорог.

К сожалению, предпринимаемые сегодня верховной властью шаги не вселяют особую надежду на успех. За идущими объединительными процессами просматриваются перераспределение полномочий и объединение бюджетов. А это никак не будет способствовать динамичному развитию дорожной сети. Скорее всего, этот процесс все больше станет сворачиваться и сводиться к самым минимальным объемам строительства. Это и обидно. Мы потеряем время, реальную возможность подъема экономики, а вместе с ними и дороги. Если у нас в регионе они еще в нормальном состоянии, в их поддержание мы вкладываем какие-то средства, то дорожная сеть в России все больше приходит в негодность. Практически повсюду дорожные покрытия в «елочку», весь асфальтобетон в трещинах. Пройдет еще немного времени, и начнется сплошная ямочность, дороги будут разрушаться, и по ним станет трудно, а то и невозможно проехать.

Возникают вопросы. Какой смысл доводить дорожную сеть до такого удручающего состояния? И какой резон государству лишать Ханты-Мансийский автономный округ, располагающий основным топливно-энергетическим потенциалом страны и являющийся ее главным экономическим донором, возможности завершить в своем регионе строительство автомобильной сети и перспектив его дальнейшего социально-экономического развития?

Ведь при набранных нами с 2001 года темпах дорожного строительства мы имели реальную возможность через 4—5 лет завершить у себя в округе прокладку основных автомобильных магистралей и начать опти-

мизацию дорожной сети. Это бы позволило нам приступить к выполнению актуальнейшей сейчас для региона задачи — освоению Северного Урала, созданию здесь нового промышленного региона с совершенно новыми производствами. А это, в свою очередь, послужило бы тому, что весь наш топливно-энергетический комплекс получил бы дальнейшее мощное развитие. Положено было бы начало становлению металлургической промышленности, приобрел бы второе дыхание лесопромышленный комплекс округа.

Об этих проблемах мы пытаемся говорить в правительственных апартаментах Российской Федерации и в его структурах. Но, увы,... нас плохо слышат, точнее, — не хотят слышать. Одна из причин — в России не любят богатые территории, как и богатых людей. Если некоторые субъекты Федерации в результате непродуманных реформ оказались в нищенском положении и идут в Москву с протянутой рукой, то Москву такая социально-экономическая ситуация в этих регионах, видимо, устраивает. Мы же, в отличие от многих других, у Москвы ничего не просим. Мы только говорим: помогите нам на государственном уровне в том-то и в том-то, чтобы мы могли давать в национальную копилку страны еще больше, чем

даем сейчас. Нас вроде бы хорошо понимают, но ничего существенного для дальнейшего развития потенциальных возможностей не делают.

Дают о себе знать и частая сменяемость Правительства РФ, отсутствие между новыми и старыми составами Правительства преемственности в социально-экономической политике. Но главное, чего, на мой взгляд, нет сегодня в России — это хорошо выверенной, последовательной промышленной политики, единой общенациональной идеи и единого социального порыва, концепции и стратегии развития самого Российского государства. Есть, правда, отдельные программы развития. Но они, вместе взятые, невыполнимы, потому что на их одновременную реализацию просто не хватает средств. Значит, пора подумать о приоритетах развития и начать финансировать в первую очередь те отрасли, которые бы, как локомотив, потащили за собой всю экономику страны. А одним из таких локомотивов как раз и служит дорожная отрасль, как системообразующая, связывающая экономическое пространство в одно целое и дающая мощный импульс для развития других отраслей экономики. И только с приоритетным развитием дорожной отрасли можно уверенно двигаться вперед.



ГАЛКИН
Сергей
Владимирович

Начальник Дорожного
департамента Ханты-
Мансийского автономного
округа — Югры

В 1981 году окончил Томский инженерно-строительный институт. Трудовую деятельность начал в г. Анжеро-Судженске Кемеровской области. Работал мастером, прорабом строительного управления механизации треста «Кемеровошахтострой». С 1984 года — в Нижневартовском ДРСУ треста «Нижневартовскнефторстройремонт». Был начальником участка, директором муниципального предприятия по строительству и ремонту дорог отдела транспорта и связи Нижневартовского райисполкома, директором Нижневартовской региональной дирекции Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа. С января 2004 года — начальник Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа. Заслуженный строитель Российской Федерации.

ДОРОГАМИ СОЗИДАНИЯ

Говорят: чтобы строить — надо знать, а чтобы знать — надо учиться. С учебой мне изначально повезло. После окончания средней школы я поступил в Томский инженерно-строительный институт на факультет «Автомобильные дороги». А с выходом из его стен с дипломом инженера удачно был определен и на место работы. Я оказался в городе, где родился, — в Анжеро-Судженске Кемеровской области.

Там я и начал свою трудовую биографию, работая в Анжерском специализированном управлении механизации треста «Кемеровошахтострой». Занимались мы строительством и ремонтом автомобильных дорог. Строили новую автомагистраль к областному центру, соединяя город с сегодняшней федеральной дорогой М-53. Там работал сначала мастером, затем прорабом. В этой же строительной системе работал начальником дорожно-строительного участка и мой отец, Владимир Яковлевич.

Конечно, трудностей было немало, особенно первое время. Ведь одно дело — теоретические знания, а другое — умение применить их на практике. Была в тех краях и своя строительная специфика, связанная с природными условиями. Вот там я и получил азы практической работы инженера-дорожника, научился работать с людьми, с производственным коллективом, самостоятельно принимать те или иные решения. Одним словом, в Куз-

бассе я прошел хорошую школу строителя.

А в восьмидесятых годах приехал в Ханты-Мансийский автономный округ, где полным ходом шло, как писали тогда газеты, освоение нефтяной целины. Хотелось испытать свои силы и профессиональные знания на новом месте, принять участие в стройке века — в создании нефтегазового комплекса страны. К тому времени в округе уже действовал крупный территориальный дорожный комплекс.

Моим новым местом работы стало Нижневартовское дорожно-строительное управление треста «Нижневартовскнефторстройремонт». Нижневартовский район я выбрал не случайно. В начале 80-х годов он был одним из основных районов нефтедобычи в Ханты-Мансийском автономном округе и в целом — в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе. Достаточно сказать, что во второй половине 70-х годов и в начале 80-х в Нижневартовском районе добывалось до 70 процентов от всего объема нефти, извлекаемого из недр в Ханты-Мансийском автономном округе. Правда, со второй половины 80-х годов этот показатель стал снижаться. Тем не менее, по добыче углеводородного сырья район по-прежнему оставался в числе лидирующих.

Значительным здесь были и объемы дорожного строительства, а также протяженность построенных автомобильных дорог. В 1985 году в объединении

«Нижневартовскнефтегаз» она составляла около 1,5 тысячи километров автодорог с твердым покрытием, из них 780 километров занимали межпромысловые дороги. Еще более впечатляющие такие цифры. С 1986-го по 1990 год в этом районе было построено более одной тысячи километров автомобильных дорог с твердым покрытием, или около 30 процентов от всех дорог, которые прокладывались в то время в местах нефтедобычи Тюменской области. При этом каждый четвертый километр строящихся нефтепромысловых магистральных дорог в области приходился на Нижневартовский район.

Скажу откровенно: работать на новом месте было нелегко. Мало того, что были слишком большие объемы строительства и содержания дорог. Крайне сложными оказались здесь сами природные условия, в которых приходилось работать, сложными даже относительно всей территории Ханты-Мансийского автономного округа. Характерны в этом отношении дороги на Самотлорском месторождении. Так, вторая очередь Самотлорской автодороги (по проектной документации называлась: «Автомобильная дорога Самотлорского месторождения, вторая очередь») проходила в основном по заболоченной местности. 67 процентов на всем ее протяжении составляли болота и 4 процента — озера. На автомобильной дороге, входящей в состав третьей очереди обустройства Самотлорского нефтяного месторождения, болота занимали только 24 процента, но зато озер было почти в шесть раз больше — 23 процента. А при прокладке пятой очереди автодороги эти показатели составили соответственно 79 и 7 процентов.


Многие участки дорог в районе полностью находились либо на болотах, либо на озерах. Некото-

рые из них проходили по поймам рек. Да и озера, на которых строили дороги, были довольно большими по своим величинам, такие, как Белое, Кымыл Эмтор, не говоря уже о самом Самотлоре.

Сложно было прокладывать автодороги и на минеральных грунтах, по так называемым суходолам. Они, как правило, сложены из переувлажненных глинистых грунтов. Чаще всего такие грунты представлены тяжелыми пылеватыми переувлажненными суглинками. Их не только нельзя было использовать для устройства земляного полотна, но и сложно было размещать на них саму дорогу. Под динамическим воздействием строительных машин, а затем и движущего транспорта такой подстилающей грунт порой начинал терять несущую способность, что приводило к существенным деформациям дорог.

И еще с одной особенностью пришлось столкнуться при дорожных работах в Нижневартовском районе — с отсутствием песка, пригодного для возведения земляного полотна. Поэтому грунт здесь разрабатывался гидромеханизированным способом и укладывался в штабель. Затем его грузили экскаваторами на машины и за десятки километров везли к местам строительства дорог. Таким способом брали песок с поймы реки Вах и доставляли его к строящимся дорогам на Самотлорском месторождении. Конечно, такое строительство было сопряжено с большими трудозатратами и стоимостью дорог. Но, к сожалению, отечественная и зарубежная практика в то время не располагала опытом сооружения автомобильных дорог с капитальным типом покрытия в подобных почвенно-климатических условиях. Ведь на том же Самотлоре встречались болота глубиной до 12 метров.

Все это в совокупности и по-

A large truck with two massive pipes on its trailer is driving on a wide, sandy road. The background shows a vast, flat landscape under a hazy sky, suggesting a desert or coastal environment. The truck is positioned on the left side of the frame, moving towards the right. The pipes are dark and cylindrical, contrasting with the light-colored sand and sky.

служило основанием для проведения в Нижневарттовском районе широкого экспериментального строительства. В те годы здесь были разработаны и апробированы основные для Западной Сибири технические и технологические решения по строительству и содержанию автомобильных дорог. К ним следует отнести достаточно сложный по тому времени гидромеханизированный способ транспортировки песка с поймы р. Вах на озеро Самотлор. Опробован был и эрлифтный (воздушный) способ добычи песка из-под верхних слоев суглинков.

Но самое широкое применение нашел безыторфовочный метод строительства автомобильных дорог на болотах. Этому применению предшествовал большой объем экспериментальных и научных работ, выполненных на том же Самотлорском месторождении. В последующем были апробированы и такие методы, как возможность строительства дорог на промороженных основаниях в условиях заболоченной местности, а также использование торфяных грунтов в нижней части земляного полотна, когда на торф сыпали торф. К наиболее распространенным техническим решениям надо отнести двухстадийный метод строительства дорожных одежд и применение при прокладке дорог геотекстильных материалов, впервые примененных в Нижневарттовском районе.

Все это вместе взятое — сложные природные условия и различные конструктивные решения как раз и порождали большие трудности и проблемы не только в строительстве, но и в содержании автомобильных дорог. Это мне пришлось испытать довольно быстро, работая в дорожно-строительном управлении треста «Нижневарттовскнефторстройремонт». Какое-то вре-

Этюд о дороге

«Мы привыкли ездить по шоссе, измеряем сотнями, тысячами километров. Здесь — мера иная. Счет идет просто на километры, и коли сегодня вся дорога от юного города Нижневартовска... до нефтяных промыслов и буровых Самотлора протянулась на 38—40 километров, то это значит, что в каждый ее метр вложен титанический труд.

На Самотлоре нам не раз говорили, что стоимость дороги очень высока. Есть отдельные участки, сооружение которых обходится в миллион рублей за километр. Если вдуматься, то это не слишком дорогая цена за сказочные богатства тюменских недр. Надо видеть унылые болота, черные от торфяной воды озера, реки, ручьи, по которым и мимо которых проходит бетонное полотно (плиты возят, как здесь говорят, с «материка»!). Надо видеть и песок, что лег в его основание, и сам служит основанием здешних бесчисленных болот. Чистый, ласкового желтого цвета, тончайший, словно мука лучшего помола, он коварен и обманчив. В сухие летние дни ветер вздымает тучи белесой пыли, проникающей всюду. Но смоченный осенними дождями, песок мгновенно разбухает, слипается в плотнейшую водонепроницаемую массу.

«Выторфовка» — непривычное слово. За ним скрыт длительный и малопродуктивный труд — вдоль трассы приходилось выбирать тысячи и тысячи кубов торфа (плиты здесь достигают 10-метровой толщины). Взамен торфа на очищенное дно прорытой в болоте широченной канавы сыпали все тот же песок. Потом на него в два ряда (вдоль и поперек) стлали бревна — получилась лежневка. На нее опять возили песок, трамбовали его и, наконец, клали плиты.

Так соорудили дорогу до недавних пор. Но мысль строителей, проектировщиков, хозяйственников, руководителей всех рангов не могла примириться с высокой ценой бетонки. В этом году сдан первый отрезок, стоимость километра на котором снижена до 540 тысяч рублей. Первый участок без выторфовки. Остроумное инженерное решение свелось к созданию внутри основания дороги искусственной «вечной мерзлоты».

Дорога впечатляет не только сдержанной красотой северной природы, астрономическими цифрами перемещенной породы, дерзким прорывом современности сквозь вековую, застывшую дремотность тайги, но и напряженнейшим ритмом. Круглые сутки, в любую погоду несет она на своих бетонных плечах потоки грузов: трубы, буровые установки, топливо, песок, насосы, двигатели, плиты, опоры линии электропередачи, продукты. Держа стрелки спидометров у отметки 80—90 километров, бесконечной вереницей летят по ней могучие грузовики и самосвалы-трудяги — «Ураганы», новенькие ЗИЛы и КРАЗы, мчат, словно раскаленные от скоростей, ярко-оранжевые «Татры». И в обилии техники (здесь на небольшом «пятачке» Нижневартовск — Самотлор сосредоточено почти 800 тяжелых машин!) — еще одно доказательство уникальности этого нефтяного дива.

Дорога живет. Дорога строится. Сейчас, разделенный перед озером на две колонны, вдоль его берегов навстречу другу другу пробиваются отряды дорожников, чтобы опоясать драгоценную черную жемчужину — Самотлор нарядной бетонной лентой.

«Неделя»

меня был прорабом. А затем меня направили в самую горячую точку — назначили начальником дорожного участка, который отвечал за содержание дорог на Самотлорском месторождении, в том числе и на озере Самотлор.

Дороги там, конечно, были. Но что это за дороги? Намывные, с покрытием из сборных железобетонных плит. Стоило «похожайничать» на озере хорошо «шторму», как песчаную насыпь местами размывало, плиты съезжали с дорожного полотна и падали под откос, в воду. Затем через какое-то время в авральном порядке пригоняли 250—300 автосамосвалов с грунтом, промывной засыпали, и дорогу восстанавливали. Тогда в подобных случаях популярен был метод авральных работ по линии гражданской обороны. И это, надо сказать, неплохо выручало. По крайней мере, дорогу таким методом приводили в порядок за неделю или чуть больше. Сбоев в работе промыслов по нашей вине, как правило, не было.

А в 1987 году в Нижневартовске начали создавать дорожное управление Министерства автомобильных дорог. В его ведение передавалась часть ведомственных дорог, которые ему предстояло содержать.

Одновременно в задачу этой организации входило развитие дорожной сети в Нижневартовском районе, строительство здесь дорог общего пользования. Возглавил новое управление Виктор Михайлович Водопьянов, мой бывший коллега по работе у нефтяников. Он и пригласил меня к себе главным инженером.

Начинали мы все с нуля. Формировали коллектив дорожников, который и сегодня составляет костяк дорожной организации Нижневартовского района. Нефтяники передавали нам с баланса на баланс квартиры, технику.



Ясно, передавали не самое лучшее — по принципу: дай вам боже, что нам не гоже. Приходилось, как говорится, вести «бои» местного значения. И часто безуспешно. Где-то за полтора года мы с Виктором Михайловичем получили более 130 единиц техники. Таким образом, организовались и приступили к плановой работе, к ремонту переданных нам на содержание дорог. Дороги в то время не отвечали транспортно-эксплуатационным требованиям, часто были «разбиты». На отдельных участках, как, например, между Нижневартовском и Радужным, весной и осенью невозможно было проехать на машине. Возникало немало проблем и с обеспечением дорожно-строительными материалами. Но все эти трудности и сложности мы, так или иначе, преодолевали. Тем более, что дороги находились под постоянным вниманием как со стороны руко-

водства Главтюменьнефтегаза, так и со стороны Миннефтепрома.

Достаточно привести такие документы — распоряжение Совета Министров СССР №46 от 12.01.83 г. и приказ Главтюменьнефтегаза №7 от 03.01.84 г. об усилении работ по восстановлению автомобильных дорог и увеличению объемов их строительства в районах нефтедобычи.

Слишком многое зависело тогда от наличия и состояния нефтепромысловых дорог. Приведу такой случай, когда осенью 1983 года в Тюменской области произошел первый крупный срыв в нефтедобыче, что оказало существенное влияние на экономику страны. Причиной срыва добычи явилось массовое разрушение дорог к кустам скважин из-за неблагоприятных погодных условий. Были построены облегченные дороги, которые при соответствующем сочетании неблагоприятных факторов

*Начало
транспортного
освоения —
нефтепромысловая
дорога.*



*Автомобильная
дорога
Нижневартовск —
Мегион.*

гоприятных климатических условий не могли выполнять свое функциональное назначение и разрушились.

Вот что сообщалось в Нижневартовской газете «Ленинское знамя» за 22 сентября 1983 года. «Не случалось еще такого в первом управлении буровых работ, чтобы почти на все кусты месторождения невозможно было проехать... Рабочим приходится по 3—4 часа добираться до буровых буквально по пояс в грязи. Сколько физических и моральных сил тратим мы прежде, чем начнем работать? Люди не знают, какой будет их вахта, когда приедут, вернее, проберутся на смену их товарищи. В ночное время добраться до наших кустов и вовсе нет никакой возможности. И мы вынуждены стоять по две, а то и три вахты подряд... Производительность труда во всех бригадах упала на 50 и более процентов... А причина одна — нет дорог».

Вот в таких сложных и чрезвычайно трудных условиях работы нашему дорожно-строительному управлению пришлось начинать свою деятельность.

Скажу откровенно, это был довольно интересный период в моей жизни. Да это, видимо, и всегда так, когда создается новое предприятие. Появляется какое-то воодушевление — новые люди, новая обстановка, новые задачи, а в нашем случае еще и новые требования со стороны населения. Ведь раньше было как. Дорога разбита... Тем не менее, водители и пассажиры ехали по ней молча. Глядишь, потихоньку куда надо добирались. И никаких ни к кому претензий. Как будто так и должно быть. Но стоило передать дороги Минавтодору, в частности, в том же Нижневартовском районе нашему предприятию, как моментально начались «забастовки» на автостанциях. Водители стали заявлять, что дороги плохие,

ехать по ним невозможно. Начались жалобы в различные инстанции, в местные органы власти. А кого тогда уже можно было спрашивать за состояние дорог, как не нас, дорожников? И все наши доводы и объяснения, что их мы только что приняли, зачастую воспринимались просто как отговорки. Вот в этой нелегкой обстановке нам и пришлось разворачивать дорожно-ремонтные работы, восстанавливать в первую очередь проезды на наиболее оживленных участках трасс.

Проработал я в этой структуре до 1991 года. К тому времени дорожное хозяйство все еще сохраняло остатки своей былой раздробленности. И вот для того, чтобы полностью взять под контроль ситуацию не только по основным, но и по второстепенным дорогам, администрация Нижневартовского района решила создать свой дорожный департамент. А мне предложили стать одним из его руководителей.

Создав эту управленческую структуру, мы попытались разработать схему развития местных дорог, ведущих к таким населенным пунктам, как Ларьяк, Большетархово, Ваховск, Охтурье и другим, стали на общерайонном уровне заниматься организацией дорожно-восстановительных работ.

А как раз к тому времени назрела необходимость в разделении функций заказчика и подрядчика. До этого эти функции были в руках одного юридического лица, если говорить о дорожной отрасли нашего округа, то в руках Северавтодора: он же сам себе заказывал объемы того или иного строительства, он же их и выполнял. И вот в 1994 году в автономном округе функции заказчика и подрядчика были разделены. Это и послужило основанием для создания в Ханты-Мансийском автономном округе Дорожного депар-

тамента. Определенную роль в этом, видимо, сыграла и наша действующая структура, которая за три года своей работы зарекомендовала себя с неплохой стороны.

Дорожный департамент Ханты-Мансийского автономного округа был учрежден в декабре 1994 года, а в начале 1995-го в его составе была образована Нижневартовская региональная дирекция, и приказом начальника Дорожного департамента В.А. Беца меня назначили ее директором. Таких структур при Дорожном департаменте было создано вначале три: Нижневартовская, Ханты-Мансийская, Сургутская, а затем появилась еще и четвёртая — Нефтеюганская. Все они были разделены функциями заказчика.

Коллектив нашей региональной дирекции мы формировали из опытных, проработавших многие годы в дорожной отрасли работников. Затем в виду очевидной необходимости дополнили его основной состав рядом специалистов: инженерно-техническим персоналом созданной лаборатории, инженером-мостовиком, геодезистом-землеустроителем, другими работниками основной и вспомогательных служб.

На тот период территориальная опорная сеть автодорог общего пользования в Нижневартовском районе состояла практически из двух основных дорог: Нижневартовск — Мегион (38,3 км), Нижневартовск — Радужный (153,5 км), а также подъезда к поселку Излучинск (Нижневартовск — Излучинск, 12,1 км) и «тупиковой» из-за отсутствия сквозного проезда и по существу ведомственной дороги Мегион — Покачи (81 км). Общая протяженность территориальной сети, оказавшейся в оперативном управлении дирекции, составляла тогда 295 км.

Автомобильные дороги общего пользования района находились

в то время на балансе ГУП «Северавтодор» и из-за недостаточности в 1987—1994 годах финансирования дорожных работ мало чем отличались от автодорог нефтяников. В основном это были бывшие ведомственные дороги с 6—8-метровой шириной проезжей части, обеспечивающие максимальную скорость движения по ним 60—70 км/час. Они, образно, напоминали больше испытательный полигон для тяжелой техники, нежели то, что можно было назвать дорогами территориальной опорной сети.

При движении автотранспорта можно было пересчитать железобетонные плиты через отраженные трещины в асфальтобетонном покрытии, а сплошные просядки и провалы делали движение по дороге небезопасным даже в дневное время. Буквально через каждые 2—3 км стояли дорожные знаки «Неровная дорога». Но поскольку их было много, то на них просто никто не обращал внимания. А так как земляное полотно возводилось из пылеватых, мелкозернистых и часто однородных песков, то не в лучшем состоянии находились и обочины дорог. Они были не укреплены, легко подвержены водным и ветровым эрозиям и во многих местах размыты. Не было как таковой и придорожной полосы. Буквально у подошвы насыпи начиналась лесополоса. Она часто закрывала видимость на поворотах. Не отвечали световозвращающим требованиям дорожные знаки. Отсутствовала и дорожная разметка, барьерные ограждения и объекты сервиса.

Базовое предприятие эксплуатирующей организации — филиал №1 ГУП «Северавтодор», расположенное в г. Нижневартовске, не имело достаточного количества снегоуборочной и противогололедной техники, а та, что имела, и числилась на балансе, была из-

рядно изношена и находилась больше в ремонте, нежели в работе. У предприятия практически не было теплых стоянок, строительной техники, асфальтобетонных заводов и других производственных необходимых мощностей — сказывались нелегкие последствия переходного периода 1991—1994 годов к рыночной экономике. Особенно тяжело они отразились на государственных предприятиях дорожной отрасли, фактически оставленной государством на произвол судьбы. И если дорожные организации нефтяников благодаря ведомственной поддержке все же находились на «плаву», то госпредприятиям дорожной отрасли выживать и сохранять кадры было совсем не просто.

Поэтому начинать практически приходилось с «чистого» листа.

Как руководитель я понимал, что развивать в первую очередь необходимо государственные дорожные структуры. Это было и очевидно. Дорожники-нефтяники построят, отремонтируют и уйдут, а кто будет грамотно и оперативно поддерживать и содержать сеть дорог в дальнейшем? Поэтому уже с 1995 года, при поддержке начальника Дорожного департамента В.А. Беца, решающего аналогичные проблемы в масштабах округа, усугубленные к тому же отсутствием дорог в его западной части, совместно с ГУП «Северавтодор» (начальником Р.Ф. Мусиным) мы развернули широкую программу по наращиванию производственных мощностей. Начали приобретать машины и оборудование для службы эксплуатации дорог.

В то время Научно-технический центр Дорожного департамента разработал «Концепцию программы развития сети автомобильных дорог общего пользования ХМАО». Из этого документа



явствовало, что в перспективе в территориальную опорную сеть войдут такие дороги, как Сургут — Нижневартовск, Лангепас — Покачи, Радужный — Новоаганск, Нижневартовск — граница Томской области. Уже тогда было ясно, что без достаточно оснащенной дорожной службы в этом случае не обойтись. А для этого надо было, прежде всего, восстановить дорожную отрасль в районе. Но решить эту задачу можно было только при одновременном выполнении двух условий.


Первое — отремонтировать и развить в кратчайший срок территориальную сеть дорог в районе.

Второе — укрепить и расширить в соответствии с планируемым прогнозом развития сети дорог производственные мощности государственного унитарного предприятия «Северавтодор» с той целью, чтобы в дальнейшем отремонтированную и сформированную сеть дорог общего пользования эта организация

могла полноценно содержать и поддерживать в состоянии, которое отвечало бы современным требованиям.

Курирование вопросов развития промбаз ГУП «Северавтодор», расширения сети дорог за счет объектов нового строительства и внедрения технологий современного уровня возложил на своего заместителя Анатолия Вячеславовича Добронравова. Уже к 1999 году производственные мощности филиала №1 ГУП «Северавтодор» были сформированы в полном объеме. В короткий период сумели достроить теплые стоянки, гаражи, мастерские, автозаправочные комплексы, асфальтобетонные заводы в городах Нижневартовске и Радужном, в п. Новоаганске, на Белозерном ДРП, а к 2002 году закончили строительство участка транспортного коридора Нижневартовск — граница Томской области, подъезда к г. Лангепасу. К тому же времени освоили технологии укладки трещинно-прерывающих слоев, ще-

*Автомобильная
дорога
Нижневартовск —
Радужный.*

An aerial photograph of a road construction site, overlaid with a semi-transparent orange filter. The image shows multiple lanes of road being laid out, with various construction equipment and materials visible. The text is positioned on the left side of the image.

беночно-мастичного асфальтобетона, добавки топсел атактического полипропилена «Дорос» в состав вяжущего и т.д.

Вопросы ремонта и содержания сети курировал мой заместитель Виктор Джапарович Адаричев. За период с 1995-го по 2000 год вся принятая и принимаемая ежегодно с 1997-го по 2000 год территориальная опорная сеть была отремонтирована, и по состоянию на начало 2003 года ее протяженность увеличилась почти в 2 раза и составляла в районе 520 км. В состав территориальной опорной сети были приняты все ранее запланированные дороги: Мегион — Лангепас — граница Нижневартовского района, Лангепас — Покачи, объездная дорога г. Радужного и другие.

Большую работу за эти годы проделала дорожная лаборатория дирекции, которую возглавил Виктор Николаевич Осипов. Четко и продуманно над текущими задачами работали кураторы производственного отдела Галина Владимировна Прокофьева, Виктор Федорович Бархатов, ведущий инженер-мостовик Виктор Николаевич Миненко.

Как и планировали в 1995—1998 годах, основные объемы по ремонту дорог были переданы дорожным организациям нефтяников: специализированному управлению ОАО «Славнефть-Мегионнефтегаз» (начальник Александр Петрович Путенихин), отремонтировавшему более 150 км автодорог (направление Нижневартовск — Сургут, Лангепас — Покачи), ДАООТ «Нижневартовскдорстройремонт» (управляющий Петр Петрович Горн), отремонтировавшему около 80 км (направление Нижневартовск — Радужный, до поворота на Тюменское месторождение), ЗАО «Варьеганнефтеспецстрой» (президент Александр Михайлович Вайсбурт), отремонтировав-

шему около 100 км дорог (Нижевартовск — Радужный — п. Новоангск).

Особая роль в ремонте и развитии сети дорог общего пользования была отведена бывшим минтрансстроевским предприятиям, входившим в ПО «Запсибдорстрой» под руководством Героя Социалистического Труда Александра Исаковича Каспарова: ОАО «СУ-909» (генеральный директор Николай Иванович Горкунов, с июня 2004 года директор Нижевартовской региональной дирекции) и ОАО «СУ-920» (генеральный директор Алексей Владимирович Андреев, который с 2000 года возглавляет компанию «Автобан», исполнительный директор Александр Михайлович Губарев). Достаточно сказать, что без ОАО «СУ-909» автодороги Нижевартовск — граница Томской области (38,3 км, годы строительства 1999—2002) могло и не быть, так как дорожным организациям нефтяников генеральные директора нефтяных компаний разрешали выполнять только более дорогостоящие асфальтобетонные работы. Кроме того, ОАО «СУ-909» от-

ремонтировало часть дорог Нижевартовск — Мегион — Лангепас и Нижевартовск — Радужный, построило дороги к поселкам Охтеурье, Излучинск и другим населенным пунктам района.

Немалую работу по восстановлению и развитию сети дорог проделало и ОАО «СУ-920». Так, за 2000—2002 годы была отреконструирована автодорога Лангепас — Покачи, в 2002 году начато и в настоящее время уже заканчивается строительство автодороги Водозабор — Большетархово, проходящей по затопляемой пойме р. Вах.

Более десяти мостов за прошедшие годы было построено и более 35 отремонтировано территориальной фирмой «Мостоотряд-95» (директор Николай Александрович Смехов). Параллельно с ремонтно-строительными работами постепенно укреплялась и коренным образом перестраивалась служба эксплуатации — содержания автодорог.

В 1997 году с развитием сети в направлении Мегион — Лангепас был образован Лангепасский филиал №2 ГП «Северавтодор». Его возглавил Александр Александрович Каспаров. Обслуживаемая

этим филиалом сеть дорог в 1997 году составляла 23 км, в 2004 году — около 170 км. С 1997 года Нижневартовский филиал №1 ГП «Северавтодор» возглавляет Михаил Николаевич Мельник. Это подразделение обслуживает сегодня около 350 км автодорог.

Названные предприятия за годы своей работы творчески накапливали производственный опыт, оснащались современным оборудованием и практически с 1999 года выполняют основные объемы работ по ремонту и содержанию дорог опорной сети района, являются лучшими по итогам многих конкурсов по содержанию дорог.

Хорошие показатели в работе Нижневартовской дирекции были достигнуты, конечно, благодаря помощи и поддержке начальника Дорожного департамента Виктора Александровича Беца. У него есть чему поучиться. Это касается и общения с людьми, и отношения к работе, и умения правильно оценивать настоящее и предвидеть возможности для дальнейшего развития дорожной отрасли.

Если рассматривать задачи дальнейшего развития дорожно-хозяйства автономного округа, то в числе первоочередных, пожалуй, можно отметить две. При этом их решение находится за пределами компетенции округа. К ним относятся:

- *восстановление механизма формирования целевого финансирования дорожного хозяйства в объемах, достаточных для обеспечения дорожной отрасли эффективного развития социально-экономической системы автономного округа;*

- *строительство двух автомобильных дорог в Свердловской области, обеспечивающих автономному округу вхождение в транспортные сети Урала, Европейской части России, а так-*

же в формирующиеся международные транспортные коридоры.

Кратко рассмотрим эти задачи. Восстановление механизма формирования целевого финансирования позволит дорожному хозяйству, как иерархически более нижней (относительно социально-экономической) системе, располагать целенаправленностью, управляемостью, определенной автономностью (асинхронностью) и связностью. То есть вопрос стоит не только о физическом развитии, но и существенном, качественном улучшении управлении развития и совершенствовании сети автомобильных дорог, оказывающих крайне благоприятное воздействие на стабилизацию экономики автономного округа и страны. Позитивное влияние развития автомобильных дорог и улучшение их состояния не ограничиваются только снижением издержек транспортных перевозок. Дороги являются мощным катализатором развития экономики, стимулируют развитие деловой активности, способствуют решению социальных проблем, в том числе за счет создания новых рабочих мест.

К числу наиболее значимых воздействий можно отнести:

- *обеспечение освоения и развития новых территорий и ресурсов, а следовательно, и более рациональной системы расселения;*

- *развитие межрегиональных связей, торговли и повышения культурного уровня жизни населения;*

- *снижение отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций и повышение мобилизационных возможностей территорий.*

Безусловно, велико воздействие автомобильных дорог на развитие нефтегазового комплекса. Освоение нефтяных мес-

торождений начинается только после строительства автодорог к ним, поэтому они обычно строятся с опережением. На протяжении всего периода интенсивного развития в автономном округе нефтегазового комплекса затраты на строительство промысловых дорог с капитальным типом покрытия, в общих объемах капитальных вложений в нефтяную промышленность, составляли 22—24%. Это не считая затрат на строительство подъездов к кустам скважин. Это строительство осуществлялось за счет средств бурения.

Вторая задача связана со строительством двух автомобильных дорог от границы автономного округа до городов Ивдель и Верхняя Тавда Свердловской области. Они позволят существенно усилить взаимосвязи между автономным округом, югом Тюменской области и промышленным Уралом. Кроме того, эти дороги обеспечат:

- *вхождение во второй международный коридор Лондон — Париж — Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург;*

- *дополнительный выход на г. Тюмень;*

- *вхождение, в последующем, в формирующийся Северный транспортный коридор (Оулу — Карелия — Архангельск — Коми);*

- *вхождение в сеть федеральных и международных автомобильных дорог стран СНГ, проходящих по территории Уральского федерального округа (согласно Постановлению Правительства РФ от 11 апреля 2000г. №325 «Об утверждении Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств...».*

В заключение хотелось бы сказать несколько теплых слов о тех, с кем пришлось и приходится трудиться вместе.

Оставляет удовлетворение совместная работа с Борисом Сергеевичем Хохряковым (г. Нижневартовск), Анатолием Петровичем Чепайкиным (г. Мегион), Иваном Васильевичем Осипенко (г. Лангепас), Виктором Оскаровичем Куссмауль (г. Радужный), В.А. Пичуговым (Нижневартовский район). Работая с января 2004 года в должности начальника Дорожного департамента Югры, в юбилейном для нас году хочу выразить искреннюю признательность всему коллективу Дорожного департамента, моим заместителям Александру Иосифовичу Безотосному, Наталье Ивановне Басалько, Алексею Филипповичу Савоськину, Юрию Адольфовичу Агалакову, личную благодарность директорам дирекций: Ханты-Мансийской — Александру Степановичу Басалько, Нижневартовской — Николаю Ивановичу Горкунову, Нефтеюганской — Владимиру Николаевичу Долгову, Сургутской — Павлу Николаевичу Подобрию, директору НТЦ — Николаю Викторовичу Табакову, а также всем работникам дирекций и НТЦ.

От всего коллектива Дорожного департамента выражаю искреннюю благодарность и признательность за десятилетнюю поддержку и личное участие в развитии дорожной отрасли округа губернатору Ханты-Мансийского автономного округа, председателю правительства Александру Васильевичу Филипенко, первому заместителю председателя правительства Вячеславу Федоровичу Новицкому, заместителям председателя правительства Юрию Евгеньевичу Печенову и Виктору Александровичу Бецу.

Вместе со всеми дорожниками автономного округа верю и надеюсь, что нас ждут в будущем новые дороги, новые мосты, новые возможности и удачи.



БЕЗОТОСНЫЙ Александр Иосифович

Первый заместитель
начальника Дорожного
департамента Ханты-
Мансийского автономного
округа — Югры

В 1975 окончил Тюменский инженерно-строительный институт (ныне архитектурно-строительная академия). С 1975 года работал сначала в Пермской области, затем — на Севере Тюменской в системе трестов «Запсибстроймеханизация», «Сургутдорстрой» и объединения «Северавтодор». Строил автомобильные дороги в Надымском, Ново-Уренгойском, Сургутском районах, в г. Ханты-Мансийске. С 1994 года работает первым заместителем начальника Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа.

Заслуженный строитель Российской Федерации, почетный дорожник, почетный транспортный строитель, заслуженный строитель Ханты-Мансийского автономного округа.

РОМАНТИКА И ПРОЗА СЕВЕРНЫХ ДОРОГ

Строительство любой дороги, а тем более северной, кроме профессиональных знаний и физического труда, требует ещё и определённой доли романтики и оптимизма. Ведь сама дорога всегда олицетворяет собой какую-то даль, близкую или далёкую. С ней связаны надежды и судьбы сотен и тысяч людей, которые ею будут пользоваться, а вместе с этим и осознание теми, кто прокладывает дорогу, значимости и полезности своего труда. Поэтому строитель дорог в известной мере должен быть романтиком и оптимистом, иначе его работа неизбежно, в силу условий труда, превратится в неподъёмно тяжёлое, изнурительное занятие.


Обычно этот настрой приходит в школьные и студенческие годы. Лично мне больше всего запомнилась студенческая пора — время учёбы в Тюменском инженерно-строительном институте. Может быть, потому, что оно было связано с периодом становления этого высшего учебного заведения, и нам, студентам второго набора, приходилось немало заниматься строительными делами: закладывать общежитие, обустраивать военную кафедру, выполнять другие работы. А в 1975 году, после окончания института на военных сборах мы строили военный городок в Алтайском крае.

Студенческая пора — золотая пора в жизни каждого, кому доводится её испытать. Это время становления человека как личности, воспитания у него чувства коллек-

тивизма, начало его трудовой деятельности (если считать учёбу в вузе не прогулкой, но трудом), а для нас ещё и производственной. Вместе с тем это как раз время романтических и оптимистических настроений. И счастлив тот, кто после светлых дней учёбы, окончившись с головой в сферу производства, не растеряет этого жизнерадостного и жизнеутверждающего мироощущения, а постарается пронести его через всю свою трудовую и личную жизнь. Тогда человеку легче преодолевать трудности и невзгоды производственной деятельности, не пасовать перед ними и не отчаиваться в критические минуты. А таких минут у строителя дорог как у первопроходца бывает превеликое множество. Знаю это по себе.

После окончания Тюменского инженерно-строительного института по распределению я попал в трест «Пермдорстрой», начал работать мастером строительного участка на юге Пермской области. Как сейчас помню, на мне фуфайка, ватные брюки, валенки, галоши, а всюду грязь по колено... Потом через две недели с юга перебросили на север, к границе Коми АССР. Там пришлось строить аэропорт между городами Березники и Соликамском. За это время прошёл все послужные лестничные ступеньки: мастер, прораб, начальник участка, главный инженер строительного управления, исполнял обязанности начальника стройуправления.

А затем судьба забросила меня


A photograph of a road winding through a forest. The road is paved and has a white dashed line down the center. The forest consists of tall, thin trees, possibly birches, with sparse foliage. In the distance, a car is visible on the road. The overall color palette is warm and monochromatic, with shades of orange and yellow.

на Север Тюменской области, на Ямбург. Там как раз начиналось освоение Ямбургского газового месторождения.

Прилетел я туда осенью. В одной лёгкой курточке. Думал, мне сразу выдадут какую-то спецодежду. Но как бы не так. С обеспечением тогда было довольно трудно. И мне пришлось щеголять в том, в чем приехал. А стояли уже большие холода. Кругом открытая местность — сплошная тундра без конца и края. И среди этой голой равнины затерявшийся, как в пустыне, небольшой посёлок дорожников. Была в нём раньше столовая, но она сгорела. Картина, скажу вам, самая безрадостная. Тем более, когда смотришь на неё глазами человека, одетого по-летнему.

Работал я в это время главным инженером 188-й механизированной колонны треста «Запсибдорстроймеханизация». Сам трест тогда находился в Ноябрьске, а его подразделения выполняли земляные работы в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах. Работы в нашей мехколонне было очень много, и она мне нравилась. Давала, конечно, о себе знать и романтика, оптимизм молодости, желание самоутвердиться на новом месте и внести свою лепту в преобразование этого сурового и сказочно богатого края. Однако неустроенность была полнейшая, и я уже стал подумывать вернуться на Большую землю. Но какая-то сила всё же переборолла это стремление. Единственно, что сделал, — отпросился у начальника мехколонны, съездил на Большую землю, захватил с собой свою теплую одежду и приехал обратно.

На Ямбурге мы занимались дорожными работами и одновременно обустроивали свой посёлок. Построили новую добротную столовую. Я перебрался в вагончик — в бывшую гостиницу



мехколонны. Скрепя сердце, её благословил мне начальник нашего подразделения. Две койки из этого вагончика убрал, а две оставил: одну для себя, другую для приезжих. Получился хотя и неказистый, но свой угол.

Потом началась эпопея переброски нашей мехколонны на Бованенковское месторождение. Высадились мы там вторыми после геологов. Сначала долго стояли в поселке Сияха, ждали, когда мороз скуёт реки и озера, «забетонирует» тундру. Затем со всей дорожно-строительной техникой и вагончиками тремя караванами ушли на Бованенковское.

Бованенковское месторождение находится на территории полуострова Ямал, не доходя до побережья Байдорацкой губы. Как мне тогда показалось, до неприличия жуткий край. Грунты там для нас, дорожников, особенные — льдонасыщенные. Они содержат до 60 процентов льда. Представляете себе, что это за грунт? Да и грунта как такового, в обычном понимании этого слова, не было. Там же вечная мерзлота. Добывали грунт путём взрывов. Взрывали, получали карьер, бульдозерами его разрабатывали, грузили льдонасыщенную массу грунта на самосвалы и вывозили к местам прокладки дорог.

Добрым словом надо вспомнить взрывников. Работали они ювелирно. Силой энергии взрыва могли получить дробленый мёрзлый грунт разных фракций. Приходилось договариваться с ребятами-взрывниками на счёт этих фракций, объяснять им, каких размеров частицы песка нам в том или ином случае нужны.

Из-за льдонасыщенности грунта своеобразным способом устраивали и земляное полотно дороги. В тех местах, где должна протянуться лента дороги, клали на поверхность рельефа геотекстиль — иглопрошивное синтетическое

полотно, сыпали на него мерзлотный грунт и заворачивали его в этот материал, как в рубашку. Получалась дорога из мёрзлого грунта в самой натуральной синтетической оболочке.

Интересна ещё такая деталь. Сегодня в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах говорят о современных автомобильных дорогах. Дороги во многих местах стали, а в других становятся обыденным явлением. А тогда, каких-то 12—15 лет назад, самым распространенным видом транспорта был вертолёт, а самым надёжным наземным — гусеничный трактор. С того же Ямбурга на Бованенское месторождение попасть можно было только вертолётom. Но этому обязательно должны были сопутствовать четыре счастливых обстоятельства. А именно: чтобы лётная погода была на самом Ямбурге — это раз, одновременно в поселке Сияхе, пункте дозаправки — это два, на Бованенковском месторождении — это три и в районе поселка Харасавэй — это четыре. То есть буквально в четырёх точках, находящихся на большом удалении друг от друга, должно быть непременно совпадение метеоусловий, необходимых для безопасного полёта вертолётa. Но такие совпадения были довольно редкими, и людям приходилось ждать лётной погоды порой неделями.

Ещё одна деталь — летнее нашествие и бесчинство комаров. Скажем, вертолёт опустился на землю, бежишь к вагончику диспетчерской узнать, кому надо лететь. Только метров десять отбежал от крутящихся винтов, как над тобой и вокруг тебя повисает чёрная шапка из гнуса... Нетрудно представить, в каких условиях приходилось нам тогда жить и работать.

На Ямбурге я проработал два с половиной года. Там мы сделали первые шаги по транспортному

освоению этой территории. Затем наше подразделение переместилось в Новый Уренгой. После бескрайней тундры и кочевой жизни с комарами летом и с морозами и выгомами зимой для нас благоустроенный город с высотными домами показался местом настоящей цивилизации, неким раем. Правда, разместились мы не в самом городе, а в дорожном посёлке деревянной застройки. Но мы были и этому рады.

В то время наша мехколонна подчинялась объединению «Запсибдорстрой», которое находилось в Нижневартовске. Его возглавлял Александр Исакович Каспаров. Я с большим уважением вспоминаю этого человека, Героя Социалистического Труда, прекрасного организатора производства. У объединения были огромные объёмы работ и масса строительных подразделений, разбросанных чуть ли не по всему Северу. Строили очень много дорог. А что такое дорога? Это и производственные базы, и жилые посёлки, и люди, и техника. Всё это было крупномасштабно, с большим охватом территории. Строительные материалы шли в таких объёмах, что не успевали их разгружать.

И вот в этот период произошёл случай, который в дальнейшем повлиял на мою судьбу. Упомянутый начальник объединения «Запсибдорстрой» Александр Исакович Каспаров был к тому же ещё и депутатом Ханты-Мансийской окружной Думы. И однажды при встрече с ним губернатор округа Александр Василевич Филипенко попросил его как депутата в интересах дела решить вопрос о перебазировке в г. Ханты-Мансийск какого-нибудь дорожного подразделения, и тот пообещал это сделать. Но у А.И. Каспарова, видимо, были свои производственные сложности, и решение вопроса несколько затянулось. А когда вре-


мя с выполнением обещанного стало поджимать, он издал во многом субъективный, но важный для будущего дорожной отрасли округа приказ, что в связи с уменьшением добычи газа и строительных объектов передислоцировать СУ-967 из г. Нового Уренгоя в г. Ханты-Мансийск с передачей его в подчинение тресту «Сургутдорстрой».

А как раз до появления этого приказа я перешёл на работу в СУ-967 главным инженером, и передислокация в значительной мере легла на мои плечи. Была она, к большому сожалению, совершенно непродуманна и начата в самое неподходящее время, в осенний период. Хорошую технику у нас, к слову сказать, отобрали, оставили нас со старой, поломанной. И вот мы с вагончиками, бульдозерами, экскаваторами и другой техникой двинулись в путь-дорогу. В Новом Уренгое погрузились на железнодорожные составы и доехали до станции Пыть-Ях. А потом после выгрузки с вагонов начали переход к Ханты-Мансийску. Трудно представить, как по тем старым дорогам со всем своим скарбом мы добирались до окружного центра. Правда, в пути следования нас подогривало сознание того, мы передислоцируемся в столицу округа, что здесь, на новом месте, нас ждут большие дела, связанные с размахом дорожного строительства. Тем более что в городе не было своего дорожно-строительного подразделения, и мы оказались первыми. Словом, нелегкий путь по осенним разбитым дорогам мы преодолели. Так около 13 лет назад я приехал в Ханты-Мансийск.

Трудностей и тут встретилось немало. Время как раз было тяжелое, «бартерное». На исходе был 1991 год. Год разрухи, талонной системы. Однако, несмотря на такую обстановку, коллектив наше-

го дорожно-строительного подразделения довольно быстро приступил к работе. Первой дорогой, которую мы построили в Ханты-Мансийске после передислокации, была дорога по улице Розина. Сразу же по приезду приступали к строительству дороги Приобское — Ханты-Мансийск. Её проектировали как ведомственную для разработки Приобского месторождения. Сначала этот объект финансировался нефтяниками, затем объединением «Северавтодор», которым руководил В.А. Бец. Тогда, будучи главным инженером СУ-967, я и познакомился с Виктором Александровичем. К тому времени его фамилия в Ханты-Мансийском автономном округе была уже известна. Газеты не раз писали об отличных показателях работы мехколонны 108, которую он возглавлял до назначения на должность начальника Северавтодора. Знали и семейную династию дорожных строителей по фамилии Бец.

Надо сказать, что с расширением прав и получением большей самостоятельности как субъекта Федерации в округе началось некоторое экономическое оживление, наметился рост производства, стали возникать новые производственные связи. А для этого нужны были новые дороги и прежде всего дороги общего пользования. Требовались реконструкция и капитальный ремонт старых ведомственных дорог, бывших когда-то в ведении нефтяников. Одним словом, проблем в дорожном хозяйстве округа накопилось превеликое множество. Это и были предпосылки для создания в регионе такой структуры, как Дорожный департамент, который бы возглавил все процессы в дорожной отрасли, занялся выработкой стратегии развития сети автомобильных дорог в Ханты-Мансийском автономном округе.



— И вот в декабре 1994 года вопрос об образовании Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа был решён. На должность руководителя этой новой управленческой структуры выдвигалось несколько кандидатов. Но выбран был справедливо Виктор Александрович Бец, человек с большими организаторскими способностями, с высокими профессиональными и человеческими качествами. А он начал подбирать работоспособный коллектив профессионалов-строителей. Одним из первых на должность первого заместителя начальника Дорожного департамента был принят я.

Признаться, решился я на это не сразу. Виктор Александрович не раз предлагал мне пойти к нему заместителем начальника, но я всё раздумывал. Административная работа, казалось, не по мне. Я же не служащий, а производственник. Всю жизнь мотался по стройкам. И вдруг тихая, как тогда наивно полагал, кабинетная работа. В то же время хорошо понимал, что в округе возникают новые социально-экономические связи, требующие строительства новых автомобильных дорог. В конце концов В.А. Бец убедил меня написать заявление. С того времени и работаю первым заместителем начальника Дорожного департамента.

Скажу откровенно, коллектив подбирался скрупулёзно, с учётом знаний, опыта, личных и деловых качеств. Каждый принимаемый на работу в департамент оценивался с точки зрения его профессиональных качеств. Конечно, устраивался не какой-то балльный конкурс, а всесторонняя проверка, в том числе на предмет дисциплинированности, ответственности и работоспособности. И не потому, что мы были такие вредные. Этого требовали прежде всего интересы дела: необходимость чётко-

го и умелого управления дорожно-строительными процессами, большие объёмы работ и большие размеры их финансирования. Со временем были организованы региональные дирекции, сначала три, а затем и четвёртая. Это решение было неслучайным. Округ, как известно, очень большой, а для того, чтобы осуществлять на его территории надлежащий контроль за строительством и содержанием дорог, за использованием средств дорожного фонда, нужна была хорошо налаженная структура. Вот и отбирали знающих людей, специалистов-профессионалов.

К заслугам Дорожного департамента надо отнести и то, что им был создан Научно-технический центр. Его возглавил кандидат технических наук, бывший начальник научно-исследовательского и производственного комплекса дорожного проектирования — заместитель главного инженера Гипротоменьнефтегаза Н.В. Табаков. Цели перед НТЦ Дорожный департамент ставил очень большие. Мы хотели организовать свою проектную группу, мобильный экспертный отдел, развить базу научно-технического отдела и т.д. К сожалению, из-за законодательных «катаклизмов», связанных прежде всего с неопределённостью дорожного фонда, воплотить в жизнь эти благие намерения пока не удалось.

В то же время и сделано немало для становления Дорожного департамента и его структурных подразделений. Сегодня наш коллектив насчитывает около 190 человек. И этот сравнительно небольшой состав профессионалов-дорожников практически руководит всеми мероприятиями по созданию транспортной инфраструктуры округа. А строить дороги, да ещё в сложных почвенно-климатических условиях, где масса заболоченных и зао-

зёрных мест, — весьма и весьма не просто. Да и слишком дорогостоящее это занятие. Один километр дорожного полотна стоит как минимум 10 млн. рублей. А если вести речь о дороге первой категории, то арифметика подсчёта выглядит ещё более внушительной. Один километр такой дороги «тянет» даже на 150 млн. рублей. Затраты получаются равносильны строительству двух 80-квартирных жилых домов.

Так что строительство автомобильных дорог — дело дорогостоящее, и управлять этим процессом тоже непросто. И хорошо то, что губернатор Александр Васильевич Филипенко и правительство Ханты-Мансийского автономного округа уделяют дорожной отрасли большое внимание, понимая важное значение транспортной инфраструктуры в развитии экономики региона, а коллектив Дорожного департамента без малого десять лет возглавлял Виктор Александрович Бец — прекрасный организатор, умеющий видеть перспективу и вести за собой людей. Благодаря всему этому мы ежегодно вводили от 130 и до 240 километров автомобильных дорог. К наиболее значительным событиям отношу ввод уникального сооружения — моста через Обь и такого прекрасного объекта, как восточный обезд г. Нефтеюганска, а также строительство дороги Сургут — Нижневартовск, которое в стадии завершения. В числе важных событий можно назвать и сдачу в эксплуатацию многих и многих дорожных объектов.

А впереди новые дали, новые ориентиры. И один из самых значительных среди них в перспективе — новый дорожный коридор с выходом к восточному склону Уральских гор. Так что романтика и проза северных дорог, начатые в далёкие 60-е годы прошлого столетия, будут продолже-

ны и завтра, и послезавтра, в близком и отдалённом будущем.

Итак, как мог, я поделился с читателями своими воспоминаниями и впечатлениями о событиях прошлого и настоящего времени. А теперь хотел бы коснуться сегодняшних проблем, которые стоят перед дорожной отраслью округа, сказать о них чисто деловым, профессиональным языком.

Автомобильные дороги как важная часть инфраструктуры экономического комплекса Югры

За десятилетие деятельности Дорожного департамента сеть автомобильных дорог на территории Югры получила значительное развитие. Она должна стать важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Ханты-Мансийского автономного и Уральского федеральных округов и связующим звеном между Северо-Западным, Приволжским и Сибирским федеральными округами. Объединяя в одну транспортную сеть транспортные коммуникации (железнодорожные, водные, автомобильные, авиационные), а также локальные и местные автодороги, автомобильные магистрали создают необходимые условия для развития производительных сил региона, ибо роль дорог в Ханты-Мансийском автономном округе далеко не ограничивается перевозкой различных грузов.

С учетом перспективы развития территории и на основе выполняемых с 1994 года работ Дорожный департамент разработал в 2001 году «Схему совершенствования и развития сети автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа на период до 2010 года». Эта «Схема» одобрена правительством Ханты-Мансийского автономного округа.

Определена перспективная сеть автомобильных дорог округа. Она включает в себя участки автомобильных дорог, формирующих автодорожные коридоры («Северный маршрут» и «Сибирский коридор» по национальной программе «**Дороги России XXI века**»); участки автомобильных дорог, формирующих магистральные автомобильные дороги; территориальные автомобильные дороги, формирующие сеть дорог, связывающих населенные пункты с районными центрами, г.Ханты-Мансийском и обеспечивающие выход на автодорожную сеть страны. Этой же «Схемой» предусматривается перевод нефтепромысловых автомобильных дорог, фактически выполняющих функции дорог общего пользования, в сеть территориальных автомобильных дорог.

Территориальные автомобильные дороги распределены на основные и прочие. К основным отнесены автомобильные дороги, обеспечивающие связь районных центров с г. Ханты-Мансийском и выход на автодорожную сеть страны. Прочие — автомобильные дороги, обеспечивающие подъезды к населенным пунктам. На время разработки «Схемы» в округе имелось 173 населенных пункта, из них с числом жителей до 50 человек — 36; от 51 до 100 человек — 15; более 100 человек — 122.

Система мероприятий, направленных на реализацию «Схемы»

Развитием сети автомобильных дорог предусматривалось обеспечение формирования единого транспортного пространства, направленного на эффективное использование ресурсов и социально-экономическое развитие ХМАО.

Решение задач развития и повышения транспортно-эксплуатационного состояния автомо-

бильных дорог являлось наиболее приоритетным, требующим опережающего развития для обеспечения общеэкономического роста, стимулирования развития производства и создания социальной стабильности.

Мероприятия по повышению безопасности движения

В «Схеме» также ставилась задача сокращения аварийности на автомобильных дорогах. Согласно ей и программе «Повышение безопасности дорожного движения в Ханты-Мансийском автономном округе» должны быть выполнены следующие мероприятия: ликвидированы очаги аварийности путем переустройства участков дорог в этих местах; увеличено число инженерных устройств на дорогах для снижения последствий аварий; создана система дорожного сервиса, обеспечивающая нормальный отдых водителей; улучшена информация водителей; последовательное доведение автомобильных дорог до требований норм; осуществление обязательной экспертизы проектов строительства, реконструкции и ремонта дорог с позиций безопасности дорожного движения; улучшен контроль за качеством зимнего содержания дорог; разработаны мероприятия по снижению ДТП; произведено совершенствование нормативных документов, регламентирующих требования к ремонту и содержанию автомобильных дорог; системы организации дорожного движения.

Мероприятия по сокращению отрицательного воздействия на окружающую среду

Взаимосвязь социально-экономического развития и сбережения природной среды и природных ресурсов приобретает особое значение при разработке

планов развития территорий. Это требует соответствующего комплексного подхода и в решении различных вопросов автотранспортной инфраструктуры.

Анализ нежелательных воздействий на природные среды при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог выявляет три вида нарушений: вещественный, энергетический и информационный, происходящих в различное время на обширном пространстве. При этом негативное воздействие на Природу и Человека, как правило, проявляется, когда это воздействие превышает их адаптационные возможности.

Из числа дорожных факторов, влияющих на величину расхода топлива, а, следовательно, и на эмиссию отработавших газов, нужно выделить группу характеристик, определяющих скорость движения и потребную мощность. Они связаны с соответствием ширины и числа полос интенсивности движения, с продольными уклонами, радиусами кривых, наличием пересечений в одном уровне, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и другим. Оказывают влияние и эксплуатационные факторы: ровность, шероховатость, состояние обочины, загрязненность покрытий и др.

Как известно, Конституцией РФ природоохранная деятельность отнесена к числу основных видов деятельности для различных государственных органов власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации. С этим учетом «Схема» предусматривает разработку и внедрение нормативных и методических документов и программ экологической направленности, создание производственного экологического контроля на этапах проектирования, строительства, ремонта и содержания дорог.

Таким образом, экологическая

безопасность в «Схеме» отнесена к основным потребительским свойствам автомобильной дороги. При этом особенности природных и социально-экономических условий ХМАО требуют в ряде случаев индивидуальных и организационных решений в области обеспечения экологической безопасности автомобильного дорожного комплекса. Эти решения должны обосновываться и детально разрабатываться в проектной документации.

Мероприятия по развитию дорожного сервиса

Для создания условий безопасного движения, необходимых условий для отдыха пользователей дорог, обеспечения сохранности грузов и развития автотуризма предусматривается развитие сервисного обустройства территориальных автомобильных дорог. В условиях Ханты-Мансийского автономного округа оно представляет собой организационно сложную задачу. Определяется это рядом причин. Прежде всего тем, что сервисное обустройство не рассматривалось при строительстве нефтегазопромысловых дорог. Кроме того, в округе существует несколько видов собственности на автомобильные дороги (федеральная, территориальная, муниципальная и ведомственная). Это затрудняет комплексное решение задач сервисного обустройства автомобильных дорог. Вместе с тем округ относится к развивающимся территориям, на которые, как показала практика освоения Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, нельзя полностью распространять опыт сервисного обустройства европейской части России.

Для Ханты-Мансийского автономного округа характерно то, что существующие объекты сервисного обустройства в основном расположены в населенных

пунктах, некоторые из них не соответствуют требованиям норм, недостаточно автопавильонов для ожидания автобусов в местах автобусных остановок и станций технического обслуживания, объекты сервисного обустройства имеют недостаточное архитектурное оформление.

Анализ отечественного и зарубежного опытов показывает, что в последнее десятилетие развивается тенденция к укрупнению объектов сервиса и их объединению на одной общей территории. Наиболее часто объединяют в одном комплексе АЗС и кафе или АЗС и крупный пункт питания.

С учетом отечественного и зарубежного опытов в ХМАО проводится политика укрупнения объектов сервиса и их объединения на одной общей территории.

Совершенствование системы управления дорожным хозяйством

Совершенствование системы управления дорожным хозяйством — один из наиболее действенных способов повышения эффективности реализации «Схемы», с помощью которого при минимальных инвестициях может быть получен значительный экономический эффект. С учетом важности задачи повышения качества управления дорожным хозяйством принят Закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Ханты-Мансийском автономном округе». Он четко определяет полномочия по уровням управления государственной и муниципальной власти.

Совершенствование методов управления дорожным хозяйством предусматривает: внедрение системы диагностики автодорог и мостов на всей дорожной сети; переход на современные методы планирования развития дорожной сети; совершен-

ствование процедуры принятия решений по управлению инвестиционными проектами; внедрение системы управления содержанием автомобильных дорог; совершенствование способа управления строительством объектов и контроля качества дорожных работ; развитие и совершенствование системы торгов за подряд на дорожные работы.

В «Схеме» особое внимание уделено информационным технологиям совершенствования управления имуществом комплексом и землепользованием в дорожном хозяйстве (что отмечено в ФЦП «**Модернизация транспортной системы России (2002—2010)**»).

Совершенствование нормативно-правовой базы

Нормативная база, используемая при проектировании, морально устарела. Давно не совершенствовались структура и содержание норм, которые жестко регламентируют множество параметров, сдерживают инициативу проектировщиков при принятии оптимальных решений. Многие технические нормативы, закрепленные в нормах, не имеют под собой экономических обоснований, отвечающих изменившимся социально-экономическим условиям в России. Действующие нормы проектирования автодорог создавали, исходя из технических параметров транспортных средств, выпускавшихся до 80-х годов, и данных науки и практики, полученных к тому времени. При этом общероссийские нормы далеко не всегда учитывают региональные особенности. Это не позволяет оптимизировать проектно-технологические решения и приводит, в зависимости от конкретных условий, как к снижению долговечности и повышенным эксплуатационным затратам, так

и к удорожанию строительства из-за излишних коэффициентов запаса.

В связи с этим «Схемой» предусмотрено создание системы региональных дорожных норм (РДН) и методических документов (руководства, типовые решения и методические рекомендации), разработка которых, согласно СНиП 10-01-94 и ОСТ 218.001-96, находится в компетенции субъекта РФ.

Совершенствование проектно-сметного дела

Развитие и совершенствование проектно-сметного дела в отрасли в настоящее время значительно отстает от темпов проводимых экономических реформ и не учитывает уже сложившихся изменений в сфере экономических взаимоотношений участников инвестиционной деятельности, принятых новых законов, изменения структуры управления дорожным хозяйством и повышенных требований к качеству проектов.

Одним из условий успешной реализации намеченных в «Схеме» объемов работ является совершенствование проектно-сметного дела (ПСД), направленного на повышение качества дорожных работ. Это должно обеспечиваться совершенствованием проектирования, созданием эффективной системы управления процессом проектирования и повышения качества ПСД, формированием рынка проектных работ, обновлением нормативной базы проектирования.

«Схема» предусматривает ориентацию проектных решений на интересы пользователей дорог, обеспечение удобства и надежности их эксплуатации; повышение роли экономических обоснований, направленных на выбор наиболее эффективных вариантов проектных решений, обеспечивающих, с наименьшими зат-

ратами, повышение транспортно-эксплуатационных показателей дорог, снижение себестоимости перевозок и способствующих экономическому и социальному развитию территории; более полный учет природоохранных мероприятий, а также вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения.

Научно-техническое обеспечение реализации «Схемы»

Научно-техническое обеспечение «Схемы» реализуется в рамках единой технической политики. Задачи этой политики: во-первых, снизить энергоресурсозатраты, трудозатраты и способствовать уменьшению ущерба, наносимого окружающей природной среде; во-вторых, способствовать повышению эффективности инвестиций в строительство. Это обеспечивается за счет снижения стоимости дорожных работ, повышения долговечности и сроков службы дорожных конструкций, сокращения сроков дорожных работ и инвестиционного процесса.

В то же время опыт строительства автомобильных дорог в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе показывает, что иметь прогрессивные технические решения еще недостаточно. Необходимо система мер, обеспечивающая эффективное их внедрение. Основными составляющими такой системы являются информационный, нормативный, экономический и профессиональный (кадровый) факторы. Отсутствие какой-либо из составляющих исключает широкое внедрение прогрессивных решений. Научно-техническое обеспечение отнесено к одному из основных вопросов управления «Схемой» и включено в общее финансирование развития и совершенствования сети автомобильных дорог в ХМАО до 2010 года.



В 1991 году окончил Сибирский автомобильно-дорожный институт (г. Омск).

Трудовую деятельность начал в 16 лет дорожным рабочим. В Ханты-Мансийском автономном округе — с 1991 года. Работал мастером, прорабом, начальником участка, руководителем производственно-технического отдела в системе треста «Сургутдорстрой», директором Нефтеюганской региональной дирекции.

С 1995 года работает заместителем начальника Дорожного департамента.

САВОСЬКИН Алексей Филиппович

Заместитель начальника
Дорожного департамента
Ханты-Мансийского
автономного округа — Югры

НУЖНЫ НОВЫЕ ПОДХОДЫ, НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

Любая автомобильная дорога обладает потребительскими свойствами. Это определяют экономический и социальный факторы, на этом строится и будущее той или иной территории.

Исходя из этих базовых понятий, я и хотел бы высказать свой взгляд на развитие дорожного хозяйства Ханты-Мансийского автономного округа. Насколько оно соответствует будущему этого региона, тем потребительским требованиям, которые предъявляют и будут предъявлять в дальнейшем к транспортной инфраструктуре социальная сфера и развивающаяся экономика округа, в первую очередь нефтегазовый и лесной комплексы, зарождающаяся рудная отрасль? Тем более, что сами дороги, дорожная сеть во многом определяют уклад жизни населения каждой конкретной территории, уровень сегодняшней и завтрашней жизни людей, их благосостояния и благополучия. Более подробно коснусь дальнейшего развития и содержания автомобильных дорог округа.

Как известно, дорога — это субъект собственности государства, и подход к тому, что связано с содержанием и использованием этой собственности, должен быть соответственно государственным. Это налагает особую ответственность на исполнителей дорожных работ, требует от них широкого применения новых технологий, новой техники, принятия каких-то неординарных решений. В свою очередь такой подход обя-

зывает усиливать контрольно-надзорные функции государственных органов, повышать требования к обеспечению безопасности дорожного движения.

Вместе с тем дорога как субъект собственности с ее конструктивными элементами и отведенной под ее прокладку территорией является, в том числе, рыночным механизмом. К сожалению, дорожные службы традиционно мало принимали это во внимание. Дороги были слишком государственными. Сегодня отношение к ним изменилось. Настало время задействовать их как рыночный фактор для регламентации налоговых поступлений. То есть каждое примыкание государственной автомобильной дороги к объекту частной или акционерной собственности, размещение в придорожных полосах предприятий бизнеса надо рассматривать как финансовый резерв для содержания и дальнейшего развития той же транспортной инфраструктуры округа. Этот фактор должен играть существенную роль в наполнении дорожных фондов.

Но беда в том, что в обществе нет пока единого взгляда на дороги как на обычный рыночный механизм, хотя мы сейчас живем в условиях рыночных отношений. Люди до сих пор считают: государственное — это ничье. Однако такое суждение в корне неверное и вредное. Нужно создавать вокруг него общественное мнение, осуждать такой иждивенческий подход. Мы живем



Комплекс для устройства асфальтобетонного покрытия Шаттл Багги.

на этой территории и должны сами себе организовать жизнь. А мы все еще ждем, что кто-то за нас все сделает, то же государство. Но государство, как во всем мире, выступает в роли арбитра, регулятора жизни людей, а свою жизнь должны устраивать сами граждане.

Если развивать мысль о государственном подходе к строительству и содержанию автомобильных дорог округа и дальше,

то следует отметить значительные успехи в этой области, особенно за последний десятилетний период со дня создания Дорожного департамента.

Раньше при устройстве и ремонте дорог использовали малопродуктивную технику. Сегодня подрядные организации повсеместно применяют современные высокоэффективные машины. Они способны выполнять несколько технологических опе-



раций. Это позволяет снижать затраты на производство и одновременно повышать качество работ.

Постоянно улучшается качество строительных материалов, а также дорожных конструкций с применением новых технологий. Это даст нам возможность устанавливать межремонтный срок на дорогах округа не менее 10 лет, тогда как в Российской Федерации он составляет 5—6 лет.

Есть такая пословица: «скупой платит дважды». И практика подтверждает это. Сэкономив на капитальном строительстве, дорожники порой в два раза больше затрачивают на эксплуатационных работах. Понимая это, мы стараемся балансировать капитальные затраты с эксплуатационными в дальнейшем. Так, в Сургутском и Нижневартовском районах начали применять асфальтобетон с повышенной шероховатостью и прочностью. Достигается это за счет добавления в асфальтобетон целлюлозы, которая стабилизирует битум. Правда, с увеличением расхода битума несколько удорожается конструкция дороги. Но в этом случае не требуется потом делать шероховатую поверхностную обработку, чтобы получить хорошее дорожное сцепление. Большой эксплуатационный эффект дает и применение при строительстве многощелевочной смеси, так как эта смесь обладает большой износостойкостью.

Положено начало применению асфальтовозов. Это позволяет увеличивать дальность транспортировки асфальтобетонной смеси свыше 100 км, избегать температурной сегрегации, приводящей к образованию ямочности. В Сургуте приобрели американскую установку — мини-завод на колесах. Она движется автономно перед асфальтоукладчиком. Смесь при таком техническом оснащении ложится исключительно ровно. Увеличивается производительность технологического процесса — отпадает необходимость в остановках на стыковку с самосвалом. Дорожное покрытие получается качественным, на уровне высших стандартов, действующих в мире. При наличии современной высокопроизводительной и высокоспециализированной техники дорожники теперь имеют воз-

возможность осуществлять транспортную перевозку асфальтобетона на расстоянии до 200 километров.

Все это, естественно, приводит к росту производительности труда, к снижению фондоемкости и увеличению фондоотдачи. В то же время, как это ни странно, применение современной высокопроизводительной техники дает удорожание работ. Видимо, сказываются прежде всего старая сметная база и порой нежелание специалистов сопоставлять и оценивать реальные цены с базовыми. Надо полагать, что будущее дорожной отрасли не за конкурсом цен, а за конкурсом проектов, где стоимость объектов будет определяться инновационными подходами подрядчика, его инженерными способностями.

Важно и другое — определить: кому и что строить? Сейчас уже идет процесс разделения труда. И это вполне закономерно. Генеральный подрядчик осуществляет устройство конструкции дороги, ее покрытия, обочин. Но какой, спрашивается, резон ему заниматься ограждениями, дренажами и прочими мелкими работами, когда все это могут сделать другие — небольшие специализированные фирмы? На этих работах генеральный подрядчик теряет больше времени и сил, чем приобретает. Ведь здесь действуют разные объемы работ, разные технологические операции, связанные с инженерными знаниями, с определенными контрольно-надзорными структурами и сроками проведения работ.

Необходимо, чтобы у работников дорожной отрасли в этих вопросах было полное понимание. Ведь вполне очевидно, что с процессами разделения труда произойдет и развитие рынка подрядных работ. Федеральное законодательство как раз и предусматривает реформирование

государственных унитарных предприятий. В связи с этим предстоит принять решение по Северавтодору, коллективу государственного унитарного предприятия, имеющему славную и многолетнюю историю, свои традиции и богатый опыт эксплуатации дорог. Данное реформирование предусматривает либо полное акционирование организации, либо образование из него казенного предприятия.

Актуальный вопрос — создание условий для безопасного дорожного движения. Ведь мало построить дорогу — еще надо, чтобы по ней можно было безопасно передвигаться. В этом отношении Дорожный департамент со своими подведомственными структурами и подрядными организациями ведет большую работу. На новых и старых дорогах обязательно устраивается укрепительная полоса от проезжей части, создается защитный травянистый слой из дерна на обочинах и откосах дорог. Земляные работы, связанные с заделкой промоин на обочинах и откосах, у нас ежегодно снижаются. А за десятилетие работы Дорожного департамента объем ремонтных работ по восстановлению обочин уменьшился в два раза.

В заключение я бы хотел отметить, что те темпы дорожно-строительных работ, которые были набраны в 70—90-е годы, мы не снизили. Не растеряли и драгоценного опыта, приобретенного старшим поколением строителей, а лишь обогатили его. Сохранили старые кадры специалистов-дорожников и заботливо растим им новую рабочую смену, отличающуюся новыми подходами, готовую эстафету дорожника-строителя нести и дальше. Это и позволяет уверенно смотреть в будущее дорожной отрасли Ханты-Мансийского автономного округа.





АГАЛАКОВ
Юрий
Адолфович

Заместитель начальника
Дорожного департамента
Ханты-Мансийского
автономного округа — Югры

С 1981-го по 1983 год служил в армии, в Дальневосточной автодорожной бригаде (г. Архара), принимал участие в строительстве автомобильной дороги Чита — Хабаровск. В 1989 году окончил Сибирский автомобильно-дорожный институт (г. Омск). Работал мастером в Бердском ДРСУ ПП «Новосибирскавтодор». В 1991 году пришел работать в СибАДИ на кафедру «Строительство и эксплуатация дорог». В Ханты-Мансийском автономном округе — с 1998 года. Работал начальником центральной лаборатории Дорожного департамента, главным технологом. В 2000 году защитил кандидатскую диссертацию по теме ремонта жестких дорожных одежд тонкими асфальтобетонными покрытиями. С 2004 года работает заместителем начальника Дорожного департамента.

В ПОИСКАХ НЕОРДИНАРНЫХ РЕШЕНИЙ

В истории развития дорожного строительства в Ханты-Мансийском автономном округе можно выделить несколько эволюционных периодов. Они были связаны, прежде всего, с переходами от использования менее качественных и простых конструкций к применению более сложных, более работоспособных и более долговечных. К первому такому периоду относятся поиски способов улучшения земляного полотна.

Известно, что более 10 процентов территории округа занимают болота. А строить автомобильные дороги капитального типа в заболоченных местах — это весьма сложная инженерная задача как для проектировщиков, так и для строителей. Раньше, когда промысловые и межпромысловые дороги находились в ведении нефтегазового комплекса, существовал один подход к строительству земляного полотна. Его устраивали прямо на торфяном покрытии. Отсыпали сверху слой грунта, делали так называемую «плавающую насыпь». Объяснялось это тем, что необходимо было быстро, в сжатые сроки «пробросить» дорогу к тому или иному месторождению.

Какой результат был от такого строительства? После небольшого срока эксплуатации эти дороги, естественно, деформировались. Но поскольку в то время было не до удобств и комфортности проездов, их быстро восстанавливали элементарной подсыпкой грунта, заменой плит и т.д.

Со времени образования Дорожного департамента в корне изменился подход к строитель-

ству земляного полотна на дорогах Ханты-Мансийского автономного округа. Сейчас вы вряд ли найдете проект, в котором была заложена «плавающая насыпь».

Опытом и жизнью установлено, что для того, чтобы земляное полотно не деформировалось, надо обязательно выполнять полную выторфовку. Именно с применением такого метода построены автомобильные дороги Сургут — Нижневартовск, восточный обход г. Нефтеюганска, Ханты-Мансийск — Нягань. С полной выторфовкой ведется строительство всех дорог, несмотря на увеличение затрат и трудоемкости работ. Такая технология обеспечивает земляному полотну большую работоспособность и долговечность.

Тем не менее, прийти к такому вроде бы простому способу строительства было непросто. Потому что велик был соблазн прокладывать в год как можно больше километров дорог. А полная выторфовка в значительной мере замедляет эти работы. Но четкая ориентация на качество дорожного строительства, изначально взятая Дорожным департаментом, одержала верх и привела нас к единственно правильному решению — на болотах необходимо производить полную выторфовку.

Так же изменился подход в вопросах строительства дорожных одежд и, в частности, щебеночных оснований. Как правило, на территориальных и на промысловых дорогах щебеночное основание устраивалось в виде способа заклинки.

Прочность и устойчивость та-



кого основания зависят от многих факторов, таких, как толщина дорожной одежды, прочность щебня определенных фракций и формы, наличия цементирующей способности каменного материала, качества уплотнения и т.д. Связь щебенки между собой достигается плотной заклинкой крупных зерен с последующим заполнением пор более мелкими, наличием слабого связующего вещества из воды и каменной пыли, которые помогают каменной мелочи удерживаться на месте при воздействии сдвигающих усилий от подвижной нагрузки и против выдувания и отрыва при образовании вакуума за шинами движущихся автомобилей.

Качественное заклинивание щебня возможно только при форме щебенки, приближающейся к кубической, и при однородности размеров, а также при крепком и вязком каменном материале. При наличии в слое дорожной одежды большого количества щебня лещадной формы или окатанных гравийных частиц требуемого ка-

чества заклинки достичь невозможно. Не обеспечивается нужная заклинка, а следовательно, и устойчивость основания при одновременном применении в одном слое разного по крупности или по прочности щебня.

Кроме того, при отсутствии у каменного материала цементирующей способности уплотнение щебеночного основания делается практически невыполнимой, так как при отсутствии сцепления сдвигающие усилия, действующие в разные стороны от ведущего и ведомого барабанов катков, не дают осуществиться заклинке, а следовательно, и уплотнению покрытия.

Все эти причины, а также необходимость хранения щебня трех-четырех фракций, производство работ на нескольких захватках с применением большого количества машин и механизмов значительно усложняют постройку щебеночного основания по способу заклинки.

В настоящее время дорожно-строительные организации на

территории нашего округа для устройства дорожного основания используют оптимально подобранные щебеночные смеси. Этот способ известен давно. Он позволяет получать при устройстве щебеночного основания более удобоукладываемые, более работоспособные и более устойчивые слои. Главное преимущество таких оснований состоит в том, что не требуется нескольких стадий россыпи и уплотнения.

Чтобы перейти к такому методу строительства основания дорог, со стороны Дорожного департамента была проведена определенная работа. Приходилось разъяснять, убеждать, доказывать, заставлять. А когда руководители и специалисты подрядных организаций попробовали работать с оптимально подобранными щебеночными смесями и поняли преимущества этого способа, то сами стали переходить на него. Правда, для получения таких смесей нужны были дробильно-сортировочные комплексы, а приобрести их изъявлял желание не каждый подрядчик. Помогло благому делу велевое решение Дорожного департамента. Оно предписывало рассматривать на конкурсах и на тендерах строительные программы только тех подрядных организаций, у которых есть в наличии дробильно-сортировочные комплексы. Тем самым был сделан большой шаг в сторону повышения качества дорожного строительства. Ведь одно дело ждать, когда и какой щебень тебе пришлют с карьера, и другое, когда ты сам на месте можешь приготовить то, что тебе надо для качественного строительства.

Но самый большой шаг, самая значительная эволюция в строительстве автомобильных дорог на территории округа были совершены с применением новых дорожных покрытий.

Известно, что раньше такие покрытия устраивались из сборного железобетона. И это вполне объяснимо. Такая конструкция позволяла быстро, в короткие сроки выполнять строительство дороги, причем в любое время года. Сегодня на смену сборному железобетону пришли нежесткие дорожные одежды. Они более комфортны, более удобны, более безопасны, более ремонтнопригодны и менее дорогостоящие.

Сама конструкция такой дорожной одежды представляет собой, как правило, два слоя асфальтобетона. Нижний слой — из пористой асфальтобетонной смеси, верхний — из плотной. Но как показали результаты диагностики и оценки транспортно-эксплуатационного состояния дорог, устройство слоев асфальтобетона на жестких цементобетонных основаниях из плотных асфальтобетонных смесей не предотвращает эти слои от возникновения отраженных трещин, даже при устройстве многослойных конструкций общей толщиной 12—15 см. Анализ отечественного и зарубежного опытов показал, что наиболее эффективным методом предотвращения отраженных трещин во вновь укладываемых асфальтобетонных покрытиях является устройство трещинопрерывающих слоев, или так называемых SAMI (Stress Absorbing Membrane Interlayer) мембран.

Принцип работы таких слоев заключается в разделении блочного жесткого основания и сплошного слоя асфальтобетона, т.е. создание «смазки» между покрытием и основанием. Такие слои должны обеспечивать уменьшение напряжений в продольном направлении, возникающих при температурных деформациях конструкции. В то же время такие слои не предотвращают разрушение материала при вертикальных деформациях плит

(так называемые ножницы) вследствие деформации основания.

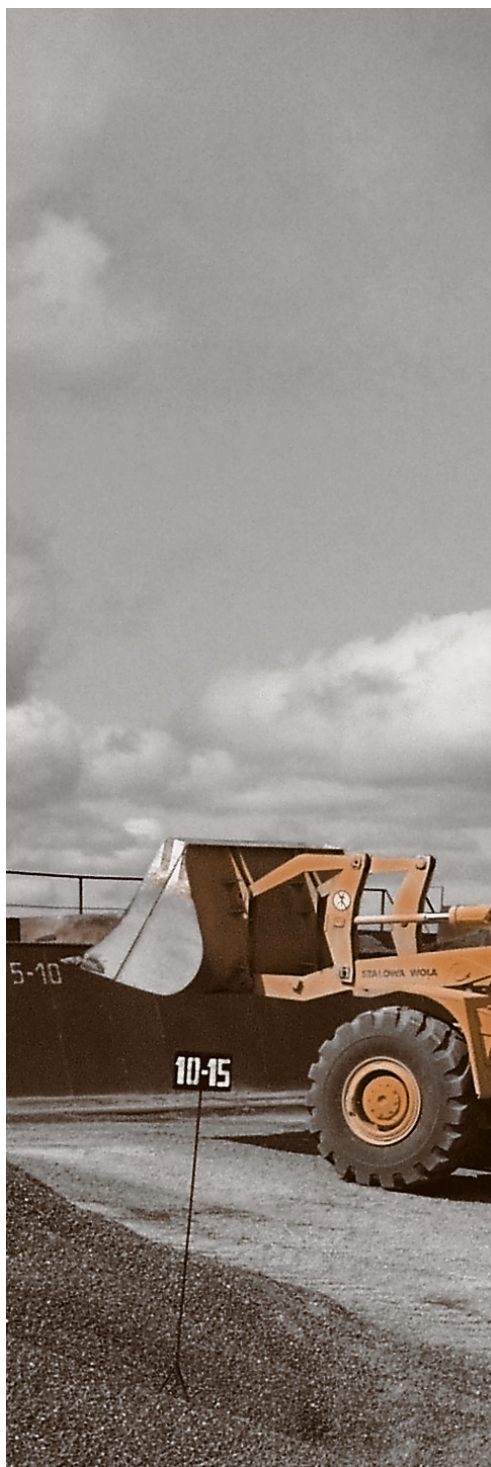
На основе анализа существующего опыта Дорожным департаментом была разработана конструкция, включающая слой из черного щебня крупностью до 70 мм специального состава толщиной более 9 см, слой основания и слой покрытия — из плотного асфальтобетона. Слой из черного щебня обеспечивает не только прерывание трещин, но и выравнивание основания, что немаловажно для конструкций, находившихся в эксплуатации.

Эксплуатация участков автомобильных дорог показала эффективность трещинопрерывающего слоя как конструктивного элемента дорожной одежды, предотвращающего отраженное трещинообразование в асфальтобетонных слоях, укладываемых на основания из сборных железобетонных плит.

Сам верхний слой устраивается из щебеночно-мастичной асфальтобетонной смеси. Щебеночно-мастичные асфальтобетонные покрытия характеризуются комфортабельностью и безопасными ездовыми качествами, а их текстура отличается шероховатостью и способностью поглощать шум при движении транспортных средств. Жесткая скелетная структура из щебня обуславливает прекрасную сопротивляемость слоя пластическим сдвиговым деформациям, а наличие большого количества битума вяжущего, который заполняет пространство между каменным материалом, делает щебеночно-мастичный асфальтобетон более долговечным материалом.

Надо заметить, что переход к щебеночно-мастичным асфальтобетонным смесям у нас прошел довольно интересные этапы.

Впервые укладку многощебенистых асфальтобетонных смесей Дорожный департамент начал





применять в 1997 году. Правда, тогда их называли не щебеночно-мастичными, а макрошероховатыми. И если щебеночно-мастичная смесь считается изобретением немцев, то макрошероховатые слои — изобретение чисто российское. В связи с этим хочется добрым словом вспомнить специалистов РосдорНИИ, СибАДИ и прежде всего профессора А.Я. Эрастова, доцентов А.А. Малышева, И.Н. Хри스토любова.

Отличие щебеночно-мастичных смесей от макрошероховатых заключается в том, что в первые можно добавлять большее количество битума (до 7,5% по массе). Чтобы удерживать такое количество вязкого битума на поверхности щебня, необходимо добавлять в смесь специальные стабилизирующие добавки. Вид и свойства применяемых стабилизирующих добавок имеют большое значение для обеспечения требуемого содержания вяжущего. В настоящее время в смесях применяют добавки целлюлозных, полимерных и минеральных волокон, термопластичные полимеры. Однако специально выпускаемые для дорожного строительства стабилизирующие добавки производятся только за рубежом и имеют довольно высокую стоимость.

Для решения этой проблемы Дорожный департамент самостоятельно выполнил исследования по использованию в качестве стабилизирующей добавки хризотил-асбеста. В результате исследований было доказано, что лучшими свойствами асфальтобетонная смесь обладает при использовании в ее составе хризотил-асбеста фракции 2,8—5,0 мм четвертой группы марки А-4-30. Этот материал относится к экологически чистым, так как обладает низкой биологической агрессивностью воздействия на живые организмы и способен растворяться в кислотной среде. При этой добавке

асфальтобетонная смесь обладает лучшими показателями набухания, степени расслоения, водостойкости и предела прочности на растяжении при расколе, которые повышают водо-, морозостойкость. А это ведет к увеличению долговечности покрытий. В результате проделанной работы был получен патент на изобретение №2229451.

Особый разговор о низком качестве битумов, применяемых сегодня повсеместно в дорожном строительстве на территории России. Это проблема из проблем, и существует она уже давным-давно.

Лабораторные испытания нефтяных дорожных битумов, используемых подрядными организациями на объектах Дорожного департамента, показывают, что качество выпускаемых нефтеперерабатывающими заводами битумов часто не удовлетворяют требованиям ГОСТ 22245-90 «Битумы нефтяные дорожные вязкие». Кроме того, данный ГОСТ составлен без учета региональности, а заложенные в нем требования к нефтяным битумам пригодны для более мягкого климата, характерного для III—V дорожно-климатических зон. Если учитывать, что Ханты-Мансийский автономный округ находится во II дорожно-климатической зоне, с зимним расчетным периодом, в котором асфальтобетонные покрытия работают при низких температурах до -50°C , то нефтяные битумы должны обладать более высокими качественными характеристиками. Усугубляет проблему и то, что на территории России производят только окисленные битумы. В то же время в течение последних двух-трех десятилетий в северных странах Финляндии, Швеции, Канаде и других, наиболее близких по климату второй и первой дорожно-климатических зон России, строительство дорог ведется

с применением неокисленных битумов, производимых из тяжелых высокосмолистых нефтей.

Дорожные битумы характеризуются различными показателями, но самыми важными являются характеристики битумов, определенные после их старения в тонкой пленке. Именно эти показатели следует считать прогностическими при предварительной оценке долговечности дорожных покрытий. По этим показателям все неокисленные битумы превосходят битумы БНД, полученные методом окисления.

По зарубежным источникам, неокисленные битумы, после их испытания на старение, характеризуются самыми высокими значениями остаточной пенетрации и растяжимости. Это означает, что такие битумы даже после длительного воздействия повышенных температур мало меняют свои физико-химические и эксплуатационные характеристики, и потребитель получит битум с теми качественными показателями, которые имел битум свежизготовленный. И далее, уже в составе асфальтобетонного покрытия такой битум также будет мало менять свои свойства, и качество покрытия будет мало изменяться с течением времени.

Как показывают исследования Института проблем Нефтехимпереработки АН РБ, окисленные битумы марок БНД обладают противоположными свойствами. Эти битумы имеют заметную выраженную тенденцию к окислительному старению, особенно при действии повышенных температур. Если такой битум, полученный на НПЗ, обладает изначально вполне определенными приемлемыми качественными характеристиками, то в процессе хранения, от момента изготовления до момента отгрузки, и далее в процессе транспортирования, подвергаясь в течение всего этого времени действию по-

вышенных температур, он в итоге приобретает иные характеристики. Зачастую битум определенной марки в момент его производства на НПЗ, к моменту его поступления потребителю переходит в более жесткую, менее пластичную марку. Например, битум с паспортом на БНД 90/130, выписанным предприятием-изготовителем, может при входном контроле у подрядной организации соответствовать марке БНД 60/90.

На АБЗ в процессе изготовления асфальтобетонной смеси битум в тонкой пленке подвергается воздействию высоких температур при контакте с горячими (до 180°C) инертными материалами. Это вызывает дополнительное старение битума. В результате битум в составе асфальтобетона в дорожном покрытии и битум, произведенный заводом-изготовителем, это далеко не одно и то же.

Для решения этого вопроса, с целью обеспечения качественного выполнения строительных работ, повышения сроков службы дорог, и, в частности, асфальтобетонных покрытий, Дорожным департаментом, при поддержке правительства Ханты-Мансийского автономного округа, проводится работа по проектированию и строительству нефтеперерабатывающего завода, способного выпускать высококачественные битумы, пригодные для условий Ханты-Мансийского автономного округа.

Почему я так подробно коснулся этих вопросов?

Потому что они имеют принципиально важное значение для дорожной отрасли Югры как в настоящем, так в будущем времени. Их решение ставит эту отрасль технически и технологически на качественно новую ступень развития, позволяет строить автомобильные дороги с высокой степенью надежности и долговечности, намного продлить их сроки служения людям.



**ПОДОБРИЙ
Павел
Николаевич**

Директор Сургутской
региональной дирекции
Дорожного департамента
Ханты-Мансийского
автономного округа —Югры

В 1975 году окончил Уральский электро-механический институт. Трудовую деятельность начинал в 1966 году в пос. Мортка Тюменской области, работал мастером мехколонны №81 Министерства транспортного строительства СССР. Затем судьба транспортного строителя забрасывала его в разные уголки Советского Союза: г.Полтава Украинской ССР, г.Дружба Сумской, пос. Ульт-Ягун Тюменской, г.Березники Пермской областей, г.Тобольск. С 1982 года постоянно проживает в г. Сургуте. Работал первым заместителем начальника государственного унитарного предприятия «Северавтодор». С 1998 года — директор Сургутской региональной дирекции.

П.Н.Подобрий награжден медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина». Он почетный дорожник.

ВЕЛИКИЙ ПЕРЕКРЕСТОК

Сургутская региональная дирекция Дорожного департамента Ханты-Мансийского округа расположена на перекрестке меридионального и широтного направлений будущих магистральных дорог Сибири. Если посмотреть на карту, то увидим, что именно через Сургут проходят два автодорожных коридора, включенных в национальную программу совершенствования и развития дорог России.

Первый северный маршрут начинается с Перми, затем идут Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск. Второй Сибирский коридор включает в себя следующие пункты: Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Салехард. Заметим, что эти два маршрута входят в состав 18 основных коридоров России.

Более того, Сургут является столицей промышленности Ханты-Мансийского округа. А это, как правило, влечет за собой увеличение количества транспорта. В Сургуте на 280 тысяч человек населения приходится 140 тысяч легковых машин. Так что по количеству автомобилей на душу населения Сургут идет впереди Москвы. Неудивительно, что именно в Сургуте, на перекрестке двух великих коридоров, были сооружены самые уникальные и сложные объекты автодорожного строительства.

Истоки транспортных артерий

История транспортного освое-

ния Среднего Приобья началась в феврале 1965 года, когда приказом Министерства транспортного строительства СССР были созданы строительное управление №904 и автобаза №92 с дислокацией в Сургуте и строительное управление №905 и автобаза №93 с дислокацией в Урае. Впоследствии все эти организации были объединены в трест «Тюменьдорстрой». Он и руководил всем дорожным и аэродромным строительством на промыслах Западной Сибири до 1981 года. В 1981 году был создан трест «Сургутдорстрой», куда вошли все эти подразделения. Заказчиками по строительству выступали нефтегазопромысловые управления Главтюменьнефтегаза

Проекты строительства автомобильных дорог разрабатывали проектировщики Киевского филиала ГПИ «Союздорпроект» (автодорога Нефтеюганск — Сургут), а затем Гипротюменьнефтегаза. Для ускорения строительства дорог было принято решение применять сборное железобетонное покрытие из преднапряженных плит ПАГ-14 по ТУ, разработанными Министерством обороны СССР. Уже сейчас многие промысловые дороги приходится переделывать. Они строились наспех и вовсе не предназначались для быстрой езды. Нынешние СНиПы предъявляют к дорогам другие, более жесткие требования. Несмотря на это, те дороги с железобетонным покрытием выдерживали высокие нагрузки.

В 1987 году в системе Министерства автомобильных дорог РСФСР было создано управление северных автодорог «Северавтодор». Такая структура нужна была для того, чтобы освободить нефтяников от несвойственной им работы по содержанию автомобильных дорог. Территория обслуживания Северавтодора — Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. В Сургуте было создано подразделение Северавтодора ДРСУ-1 с объемом обслуживания в 191 километр. Стоит отметить, что с 1987 по 1994 год функции заказчика и подрядчика исполнял в одном лице Северавтодор.

Узелок завяжется, узелок развяжется

Новейшая история дорожного строительства Среднего Приобья началась с создания в 1994 году Дорожного департамента ХМАО. Сургутская дирекция имела на своем балансе 191 километр дорог с твердым покрытием, принятых от нефтяников и Северавтодора. В большинстве своем эти дороги были построены по ведомственным нормам проектирования. В таких направлениях, как Сургут — Нефтеюганск, Сургут — поселок Федоровский, Сургут — Лянтор. Поэтому на начальном этапе дорожники приступили к реконструкции и приведению автомобильных дорог в соответствии со СНиП 2-05.02-85.

Больше всего вмешательства дорожников требовали транспортные развязки из города Сургута. В 90-х годах наметился резкий рост автомобилизации региона. Существующие развязки просто не справлялись с огромным потоком машин. Из-за этого возникали многочисленные пробки и дорожно-транспортные происшествия.

В 1995—1998 годах была проведена реконструкция участка доро-

ги Сургут — Нефтеюганск, протяженностью 6,2 километра (дороги первой 1-б категории), а в 2000 году закончено строительство транспортной развязки на пересечении Нефтеюганского шоссе и улицы 1«З» в двух уровнях общей протяженностью 4,1 километр (дорога первой категории).

С южной стороны к транспортной развязке в процессе строительства примкнула улица 1«З» с габаритом 2х12,5, с разделительной полосой в девять метров. Улица была построена силами и на средства бюджета Сургута.

Для пропуска такой интенсивности движения автотранспорта и была запроектирована развязка в двух уровнях первого класса. Сюда же примкнула в последующем улица Индустриальная (с севера). Существовавший транспортный узел представлял собой Т-образный перекресток, в котором пересекаются улица Грибоедова (на железнодорожный вокзал) и Нефтеюганское шоссе. Интенсивность движения на Нефтеюганском шоссе в обоих направлениях составляла 23 729 автомобилей в сутки, а приведенная к легковому автомобилю — 37 124 автомобиля в сутки. Улица Грибоедова связывает железнодорожный вокзал и жилые районы ПИКС, поселок Юность с городом. Интенсивность движения в обоих направлениях в 1995 году составляла в транспортных единицах 5 585 автомобилей в сутки, а в приведенных — 7 657 автомобилей в сутки.

Эту развязку в народе называют «ушастой». С двух основных трасс предусмотрены два кольцевых разворота, что при виде сверху напоминает большие уши. Сейчас этот участок является самым удобным перекрестком в Сургуте. Несмотря на то, что количество автотранспорта постоянно растет, развязка с легкостью справляется с этим объемом.



27 процентов стоимости всего объекта дорожникам пришлось направить на переустройство инженерных коммуникаций (напорной канализации, газопроводов, кабелей связи). Именно эти работы составили основную трудность при реконструкции автодороги с «ушастой» развязкой.

Большая земля стала ближе

Самой грандиозной, уникальной и красивой стройкой века считается строительство автомобильного моста через Обь. Сургут находится на пересечении Северного маршрута (Пермь — Киров — Ивдель — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск) и Сибирского коридора (Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Салехард). Поэтому вполне логичным явилось решение о строительстве мостового перехода через реку Обь.

«Наконец-то Большая земля станет ближе», — вздохнули автомобилисты, услышав весть о строительстве автомобильного моста через Обь. Многие годы Ханты-Мансийский округ, да и вся Тюменская область были разделены на части этой могучей сибирской рекой. Переправа через Обь доставляла немало хлопот северянам, которые практически все необходимое для жизни завозят с Большой земли. Новый мост надежно объединил так называемую Малую землю с Большой, поставив под сомнение дальнейшее существование этих, традиционных для Севера, понятий.

Сургутский мост — уникальный. Центральный вантовый пролет подвешен к единственному (!) пилону и имеет в длину 408 метров. В зарубежной практике мостостроения максимальный пролет составляет 325 метров. Длина моста — более двух кило-

метров, а с подходами — около пятнадцати. Использовались только отечественные материалы. Генеральным проектировщиком был выбран ОАО «Гопротрансмост» (г. Москва).

Решение о строительстве гигантского моста принято губернатором Ханты-Мансийского округа Александром Васильевичем Филипенко. Новый мост можно без преувеличения назвать «Мостом дружбы» — дружбы между тремя субъектами Федерации на территории Тюменской области. Уникальное сооружение будет служить развитию единого экономического пространства.

Мостовой переход был запроектирован в 67 метрах ниже по течению от существующего железнодорожного моста со следующими техническими показателями:

1. Длина мостового перехода — 14 738 метров.
2. Мост металлический с вантовым пролетом в левобережной части длиной 2 110 метров по схеме: блочная часть — восемь пролетов по 131 метру, вантовая часть — 148 метров +408 метра, пилон металлический — 149,1 метра.
3. Габариты моста — 11,5 метра.
4. Категория дороги — II.
5. Ширина земляного полотна — 15 метров.
6. Ширина проезжей части — 7,5 метра.

Этот объект был разделен на две очереди строительства. В первую входило непосредственно строительство моста, а во вторую — строительство дороги, соединяющей мост с Сургутом. В 2000 году исполнилась мечта многих северных автомобилистов — открылось движение по вантовому мосту через Обь.

В 2004 году должна завершиться и вторая очередь строительства. Она включает в себя шесть небольших мостов и путепрово-

дов общей длиной 494 метра и транспортная развязка в двух уровнях на примыкании к автодороге Сургут — Лянтор.

Сейчас дорожники подводят итог грандиозной стройки: общий объем земляных работ составил 3 189 тысяч кубических метров, выемка — 193 тысячи кубических метров. Подходы к мосту были в основном возведены гидромеханизированным способом как в тело насыпи, так и в штабели с последующей автовозкой.

Проблема укрепления откосов дорог уже перестала волновать дорожников — на пойменных участках и на подходах к путепроводам земляное полотно укрепляется георешеткой и бетонными плитами.

Дорожная одежда на пойменной части левобережного подхода предусмотрена из сборных железобетонных плит ПДН-2Х6 на щебеночном основании в две стадии строительства, а правобережная часть — из трехслойного асфальтобетонного покрытия толщиной 20 сантиметров на щебеночном основании общей толщиной 50 сантиметров.

Наибольшую сложность для строительства дороги представляет необходимость переноса инженерных коммуникаций. Так, на этом участке дороги дорожникам пришлось переложить полтора километра нефтепроводов, 1,9 километра водовода, 4,26 километра газопровода, а также множество сетей напорной канализации, сетей связи и линий электропередачи.

На полтора года дорожникам приходилось приостанавливать свою работу. Этот вынужденный «перекур» связан с обнаружением на пути строительства дороги памятника древних захоронений (XX век до нашей эры) — Барсовой горы. К заповедной части археологи отнесли 11 с половиной

тысяч квадратных метров. Работы пришлось прервать на период раскопок.

Эта стройка стала грандиозной не только по масштабу, но и по объему капиталовложений: стоимость объекта в ценах 1991 года составляет 280 698 тысяч рублей, что в текущих ценах оценивается в 4,5 миллиарда рублей, в том числе на переустройство коммуникаций около 135 миллионов рублей.

Поездка по автомобильному мосту оставляет незабываемое впечатление. Ярко-оранжевый цвет моста и тысячи фонарей делают его еще красивее. Не зря в Сургуте появилась традиция — молодоженам проезжать на машине через мост: они верят, что после этого их жизнь станет прекраснее

Дорога к соседям

Гордимся мы и прекрасной дорогой Сургут — Нижневартовск. Она соединила Нижневартовский район с сетью дорог юга Тюменской области и России в целом. Прежде сообщение с Нижневартовском осуществлялось по зимнику или по объездной дороге через Когалым, которая на 350 километров дальше и значительно хуже по качеству. По уверению автомобилистов, сейчас в Нижневартовск добраться можно всего за два часа, ранее для этого требовалось более шести с половиной часов.

Общая протяженность трассы составила 228 километров. Она большей частью представляла собой межпромышленные дороги Миннефтепрома СССР. В 1993 году начато проектирование и строительство участка дороги Сургут — Ульт-Ягун — Лангепас длиной 94 километра. Дорога проектировалась по третьей категории институтом «УралгипродорНИИ», а затем ОАО «Сибгипротранс». Подрядчиком по стро-



ительству с начала и до окончания выступал ЗАО «Автодорстрой».

Дорога пролегает по очень сложной грунтово-геологической местности — поймы рек, болота первого и второго типа глубиной 4—6 метров, поэтому требовалось вытофовывать участки и строить мосты. Металлические пролеты были построены через реки: Тром-Еган, Аган, Каттымеган.

Объем оплачиваемых земляных работ составил порядка 110 тысяч кубических метров на один километр строительства. При возведении насыпи земляного полотна было отсыпано 9,7 миллиона кубометров грунта.

Для обеспечения досрочного проезда и в связи со сложными грунтово-геологическими усло-

виями проложения трассы автомобильной дороги было принято решение о двухстадийном строительстве дорожной одежды из сборных железобетонных плит ПДН-2Х6 метров.

Высокие насыпи на подходах к большим мостам укреплены современными материалами — георешеткой, заполненной щебнем и торфо-песчаной смесью с засеваем трав.

Эта дорога соединила между собой два крупнейших города Ханты-Мансийского округа: Сургут и Нижневартовск.

Ворота города

Немало трудов мы вложили в реконструкцию автодороги Сургут — Аэропорт. Прежняя дорога давно перестала отвечать современным требованиям. Дорожники уже замучились латать разру-

шенное покрытие, а сургутянам надоело выстаивать протяженные пробки при въезде в город. Более того, эта дорога является своеобразными воротами в Сургут — по ней проезжают все гости, прилетевшие в город на самолете, а посему этот объект требуется содержать в надлежащем виде.

Согласно новому проекту она кардинально изменилась. Ее расширили до шести полос. Потоки этой трассы разделили «зеленой зоной». Это позволяет сократить число дорожно-транспортных происшествий встречных машин. Эта дорога включает в себя один мост через реку Черная и одну развязку и соответствует параметрам первой технической категории.

Сургутская дирекция планировала создать на этой трассе двухуровневый путепровод. Тем самым мы хотели разгрузить очень проблемный участок дороги — перекресток возле поселка Мехколлона-114. Там постоянно возникали

пробки и аварии. Однако на эту задумку не хватило средств. Думаю, что от этой мечты мы не откажемся и при финансовой возможности вернемся к ней.

Работа по реконструкции автодороги началась еще в 2000 году. Затягивало сроки реализации ремонта специфика объекта. Реконструкция дороги Сургут — Аэропорт включала в себя очень много работы, не связанной с дорожным строительством. Нам приходилось заниматься переносом всех ливневых сетей и коммуникаций, а это трудоемкая и затратная работа.

Думается, что после завершения реконструкции эта автотрасса придется по душе всем местным водителям. По своему качеству она в два-три раза превосходит известную в Сургуте дорогу под условным названием «Пять минут Америки». Та была первая дорога в городе с отдельными встречными потоками и хорошим покрытием. Качество покрытия позволяло водителям несколько превышать скорость, поэтому всем представлялась Америка с ее хорошими трассами. Теперь дорогу Сургут — Аэропорт

по аналогу, видимо, будут называть «Полчаса Америки».

По мнению специалистов, дорога не заканчивается просто дорожным полотном. Дорожникам приходится облагораживать прилегающую территорию. Вдоль этой грандиозной трассы будут проложены тротуары, установлены остановочные комплексы, посажены деревья и засеяна трава.

Подземный переход

Еще одной важной вехой в жизни Сургутской дирекции стало строительство подземного пешеходного перехода. Опыт строительства такого сложного объекта был первым. Да что и говорить: такой работой югорским дорожным строителям еще не приходилось заниматься. На сегодняшний день — это первый и единственный переход в Ханты-Мансийском округе. Тогда нам пришлось нелегко. На этом участке плохая грунтово-геологическая местность. Чтобы выполнить работу качественно, нужно было применить какое-то нестандартное решение. Им стало размещение ливневой канализации на семь-восемь метров ниже обычного.

Проселочной дорогой

Одновременно со строительством магистральных автодорог ведется строительство дорог к поселкам Сургутского района. По уровню современных трасс эти дороги в Сургутском районе оставляли желать лучшего. Поэтому Сургутская региональная дирекция взяла в «оборот» и строительство подъездов к малым деревням и селам.

Жители поселка Лямино и Песчаное стали жить в несколько раз комфортнее благодаря введенной в эксплуатацию автомобильной дороги IV категории от города Лянтор до этих населенных пунктов. Протяженность нового

участка дороги 62 километра. Была проложена дорога и в поселок Локосово — 11 километров. Продолжается строительство автомобильной дороги Песчаное — Сытомино проектной мощностью 221,4 километра с железобетонным покрытием. Из них построено в 2003 году 7,0 километра. В 2006 году строительство дороги намечено завершить.

Оценка владений

На пороге своего десятилетия Сургутская региональная дирекция оценивает свои владения. В 2004 году на ее балансе находится 495 километров автомобильных дорог, в их числе трассы, принятые от ОАО «Сургутнефтегаз» и ОАО «Когалымнефтегаз». Дирекция содержит 67 мостов железобетонных и металлических общей длиной 5 419 метров, в том числе мост через Обь длиной 2 110 метров. До некоторых поселений проложены автозимники общей длиной 177 километров и ледовая переправа через реку Лямин. Осуществляются ямочный ремонт асфальтобетонном с использованием оборудования фирмы «Виртген»; устройство шероховатой поверхностной обработки с использованием оборудования фирмы «Секмейр»; устройство щебеночно-мастичных асфальтобетонных покрытий; устройство поверхностной обработки по технологии «Сларри-Сил». Применяется противогололедный материал «Нордвей». Это позволяет уменьшить агрессивное воздействие на окружающую среду и особенно на металлоконструкции моста через реку Обь.

Перепополняешься чувством гордости за наших дорожников, когда слышишь от приезжих людей слова восхищения о сургутских дорогах. «Такого у нас нет!» — говорят гости Сургута. Да, тут есть чем восхищаться и с чем сравни-



вать. Например, не во всех регионах России ведется сервисное обустройство трасс. Хорошим примером для других строителей стала дорога Сургут — Нижневартовск, на протяжении которой дорожники организовали несколько площадок для отдыха транзитников. Они представляют собой «карманы» для стоянки трех-четырёх большегрузных машин. На этих стоянках есть все, что нужно водителям-«дальнобойщикам»: туалеты, эстакады, мусорные баки.

Работа дорожников сезонная. Зимой, когда землю покрывает снег, они занимаются размеренной работой по переустройству инженерных сетей, выторфовкой участков. Тогда как летом жизнь у них кипит в два раза быстрее, потому что именно на этот период выпадает самая основная работа по прокладке новых трасс и реконструкции старых. Да и живут дорожники в основном летами —

строят планы не на год, а на следующее лето. Надеемся, что впереди у Сургутской дирекции Дорожного департамента ХМАО еще будет много планов и много лет.

Самой большой ценностью в Сургутской дирекции все же являются его люди, специалисты. Сейчас в дирекции работает 30 человек. Этот состав успешно обеспечивает и содержание дорог, и сопровождение строительства объектов. Среди сотрудников немало тех, кто уже много лет работает в дорожном строительстве. Это заместители директора И.Р.Кеммель, И.Б.Хохлынов, начальник отдела строительства Е.Н.Герасимович, ведущие инженеры Н.М.Федотова, Л.М.Михель, А.И.Переладов, ведущий бухгалтер С.А.Подобрий, водитель А.Н.Курочкин.

Какими бы дорогами уникальными ни были, великими их делают именно люди.

Площадка отдыха на автомобильной дороге Сургут — Нижневартовск. Участок Лангенас — Ульт-Ягун.



*В 1974 году окончил Тюменский индустриальный институт. Трудовую деятельность начал в г. Нефтеюганске. Работал мастером РСУ НГДУ «Юганскнефть», про-
рабом, старшим мастером управления автомобильных дорог №1 Главтюмень-
нефтегаза, начальником производственно-технического отдела, главным инже-
нером ДРСУ №53 Главсибтрубопроводст-
роя, начальником управления Нефте-
юганского ДРСУ производственного объе-
динения «Юганскнефтегаз», главным ин-
женером треста «Юганскнефтедорт-
ройремонт» С 1998 года — директор
Нефтеюганской региональной дирекции.*

**ДОЛГОВ
Владимир
Николаевич**

Директор Нефтеюганской
региональной дирекции
Дорожного департамента
Ханты-Мансийского
автономного округа — Югры

И СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ...

В начале 70-х годов произошло бурное освоение новых нефтяных месторождений в Ханты-Мансийском автономном округе. А для этого построили новые автомобильные дороги. В те годы всю автодорожную сеть в нефтяном Приобье формировали нефтяники. В Нефтеюганском районе опорными пунктами по добыче нефти были г. Нефтеюганск, поселки Пойковский и Мамонтово. На этих направлениях и началось строительство автомобильных дорог: Нефтеюганск — Мамонтово, протяженностью 45 км, и Нефтеюганск — Пойковский, протяженностью 43 км. В это же время строились дороги Мамонтово — Южный Балык и Пойковский — Товарный парк.

Основными генпроектными организациями по строительству автодорог с капитальным типом покрытия были СУ-905 и СУ-926 треста «Сургутдорстрой» Министерства транспортного строительства. Покрытие на магистральных дорогах устраивалось из сборных железобетонных плит ПАГ-14. Характерно то, что при строительстве автодорог на месторождение прокладывались и подъездные дороги к поселкам Нефтеюганского района. Таким образом, к концу 80-х годов все поселки Нефтеюганского района имели подъезды с капитальным типом покрытия. Это Чеускин, Усть-Юган, Юганская Обь, Сентьябрьский и Лемпино.

Одновременно с формированием сети дорог нефтяного Приобья началось строительство ав-

томобильной дороги Тобольск-Южный Балык. Ее ввели 26 декабря 1991 года. Эта дорога связала Ханты-Мансийский автономный округ с Большой землей и обеспечила также подъезд с капитальным типом покрытия к поселкам Куть-Ях, Сивысть-Ях, Салым Нефтеюганского района. В том же году была построена дорога от Приразломного месторождения до Приобского, протяженностью 36 километров. Так, к началу 90-х годов была создана опорная сеть дорог в Нефтеюганском районе.

Для эксплуатации существующих автомобильных дорог приказом по Главтюменьнефтегазу за №55 от 5 февраля 1973 года в составе треста «Сургутнефтецепострой» было создано эксплуатационное линейное управление автомобильных дорог «Дорремонт». Оно и явилось родоначальником дорожной структуры в Нефтеюганском регионе. В 1976 году Дорремонт переименовали в УАД (управление автомобильных дорог) и переподчинили ПУАТ Главтюменьнефтегаза. Это управление занималось содержанием всей существующей сети дорог, включая и городские дороги, строило зимники на новые месторождения, наматывало ледовые переправы через Обь, Юганскую Обь и другие реки.

Первыми профессионально подготовленными кадрами по строительству и содержанию автомобильных дорог были выпускники 70-х годов Тюменского ин-

женерно-строительного института (ныне ТюмГАСА): В.И. Мальков, А.А. Декин, В.А. Ряков, В.Е. Иванцов, П.И. Свалов, В.К. Рукавишников, А.И. Соскин, А.В. Карпович, Ю.В. Карпович и другие.

Все эти специалисты продолжают трудиться на благо дорожной отрасли в Ханты-Мансийском округе до сих пор.

Качественный скачок в дорожной отрасли Нефтеюганского района произошел в 1984 году. Приказом Главтюменьнефтегаза в системе ПО «Юганскнефтегаз» был создан трест «Юганскнефторстройремонт». В его состав вошли Нефтеюганское ДРСУ, Мамонтовское ДРСУ, Пойковское ДРСУ, управление механизированных работ (УМР), управление гидромеханизированных работ. Позднее были созданы УПТК и ремонтно-строительное управление. Произошел бурный рост асфальтобетонного производства. В каждом ДРСУ были построены асфальтобетонные заводы фирмы «Тельтомат», приобретены комплексы по укладке асфальтобетонной смеси фирмы «Баукема». В течение последних 7—8 лет на все магистральные дороги укладывается асфальтобетонное покрытие, а сама дорожная отрасль района еще с 1984 года перешла на технологии асфальтобетонного производства.

В декабре 1994 года была создана Нефтеюганская региональная дирекция как структурная единица Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа. Зоной ее действия стали Нефтеюганский и частично Ханты-Мансийский и Сургутский районы.

Важнейшие направления деятельности:

- приоритетное планирование в проведение работ по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, реализация мероприятий по обеспечению

безопасности дорожного движения, установление постоянных транспортных связей между населенными пунктами округа, развитие сети автомобильных дорог общего пользования за счет реконструкции существующих и строительства новых дорог.

Сеть автомобильных дорог общего пользования, находящихся в оперативном управлении дирекции, составляет 336,7 км, на обслуживании находится 19 мостов, общей протяженностью 1 855 метров.

В том числе:

- на территориальных дорогах — 13 мостов L = 1495,89 м;
- на муниципальных дорогах — 6 мостов.

Содержание автомобильных дорог и мостов на протяжении 10 лет осуществляет ДЭУ филиала №4 ГП «Северавтодор». Все эти годы его возглавляет опытный руководитель-дорожник Сергей Александрович Стройлов. В этом управлении есть все необходимое оборудование и механизмы для летнего и зимнего содержания автомобильных дорог. Имеются комплекс по заливке трещин в асфальтобетонном покрытии, комплекс по ямочному ремонту, асфальтобетонный завод производительностью 120 тн/час немецкой фирмы «Беннингхофен», комплекс асфальтоукладчиков и катков немецкого производства для укладки асфальтобетонной смеси. В 2000 году была освоена технология по устройству ШПО (шероховатой поверхности обработки) французской машиной «Сикмайер». Есть современное дробильно-сортировочное оборудование для подготовки щебня необходимых фракций.

Все эти годы основными подрядными организациями по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог в

Нефтеюганском районе были ЗАО «Автодорстрой» (руководитель М.Р. Юсупов), ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой» (Руководитель А.В. Андреев) и ОАО «Мостострой-11» (руководитель В.Ф. Солюхин).

Это надежные производственные предприятия, которые никогда не подводили и выполняли свою работу качественно и в срок.

За 9 лет общая цифра освоения средств по дирекции составила 6 193 426 тыс. рублей.

За это время было отремонтировано 296 км автодорог на сумму 1 378 696 тысяч рублей. В связи с возросшей интенсивностью движения назрела необходимость реконструкции автомобильных дорог на направлениях Нефтеюганск — Пыть-Ях, Нефтеюганск — Ханты-Мансийск на участке Приразломное месторождение — Приобское месторождение. Эта работа началась в 1998 году.

В том же 1998 году приступили к строительству автомобильной дороги II технической категории в обход г. Нефтеюганска с восточной стороны, протяженностью 14,1 км. Необходимость строительства такой дороги давно назрела. Весь транспортный поток с юга и севера двигался по городской черте. А это большегрузный и негабаритный транспорт. В часы пик было невозможно проехать. Создавалась повышенная аварийность на дороге, экологическая неблагоприятная обстановка в городской черте. И только объездная дорога могла снять все эти проблемы для города. Ее особенностью было то, что она проходила по пойменной части реки Юганская Обь и по самому старому месторождению нефти Усть-Балык. Генподрядной организацией по проектированию был определен ООО «Ремдорпроект» (г. Сургут).

Нам предстояло решить серьезные вопросы по переустройству подземных коммуникаций, линий электропередачи и кабельной связи. Особое внимание было уделено устойчивости земляного полотна дороги, защита его от разливов в период паводковых вод. С этой задачей проектировщики справились успешно. Укрепление откосов насыпи было произведено специальными решетками типа «Геовиб», ячейки которого заполнялись в нижней части крупным щебнем, а в верхней — песко-торфяной смесью с посевом трав. Впервые в нашем округе взамен традиционного покрытия из дорожных плит была использована конструкция нежесткой дорожной одежды, т. е. основанием дорожной одежды стал щебень, а покрытие дорожной одежды — двухслойный асфальтобетон. Возведение земляного полотна началось в сентябре 1999 года.

Генподрядной строительной организацией являлось СУ-905 ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой». Поскольку строительство велось по пойме реки Юганская Обь, то на этих 14 км пришлось запроектировать 5 мостовых переходов и развязку в разных уровнях при въезде в город. С этой задачей успешно справился институт из г. Санкт-Петербурга ОАО «Трансмост». Строительство мостов с хорошим качеством и в установленные сроки осуществил «Мостоотряд-15» ОАО «Мостострой-11». Первая очередь была введена в октябре 2002 года, а в летний период 2003 года был сделан верхний слой асфальтобетонного покрытия и поставлено барьерное ограждение по всей дороге. Развязка в разных уровнях стала как бы архитектурным украшением при въезде в г. Нефтеюганск.

Второй по значимости объект строительства в Нефтеюганском

районе — автомобильная дорога Нефтеюганск — Сургут (39—50 км). Дело в том, что с вводом автодорожного моста через реку Обь 16 сентября 2000 года весь транспортный поток по левобережной части р.Обь начал двигаться по внутрипромысловым дорогам нефтяников, которые были IV технической категории и примыкали друг к другу под прямыми углами. Поэтому строительство данного участка автодороги протяженностью 10,4 км II технической категории было действительно необходимо. Проект был выполнен силами ОАО «Сибгипротранс» (г. Новосибирск). В 2000 году был осуществлен гидронамыв песка в карьере К 21 ЮС и К 79 ЮС. В январе 2001 года субподрядные организации вышли на переустройство трубопроводов и линий электропередачи и по трассе будущей автодороги.

По результатам тендерных торгов генподрядной организацией по строительству автомобильной дороги Нефтеюганск — Сургут (39—50 км) стало ЗАО «Автодорстрой» из г. Сургута (руководитель М.Р. Юсупов).

Это предприятие уже зарекомендовало себя на строительстве автомобильных дорог в округе. Его отличает высокое качество выполняемых работ, строгая технологическая дисциплина. У него в наличии весь набор необходимой дорожной техники импортного производства для ведения дорожных работ. Так при возведении земляного полотна используются экскаваторы «KRANEKS», рыхлители «KOMATSU», грунтоуплотняющие катки «BOMAG», автогрейдеры и другая необходимая техника. ЗАО «Автодорстрой» производит все типы дорожных одежд. Для устройства асфальтобетонного покрытия имеется асфальтобетонный завод «Ammann» произ-

водительностью выпуска смеси 160 т/час, а для её укладки есть комплекс асфальтоукладчиков «Titan», «Vogel» и катков «Bomag». На укреплении откосов земляного полотна, проходящего по пойме реки Обь, взамен дорожных плит были применены матрасы «Рено». Они представляют собой матрасы из металлической сетки, в которые укладывается камень размером до 180 мм и сверху накрывается металлической сеткой. Такая конструкция позволяет удерживать откосы земляного полотна от размывов в период паводка и в будущем удобна в эксплуатации.

В летний период 2005 года планируем устроить верхний слой покрытия, установить барьерное ограждение на высоких участках земляного полотна и полностью осуществить ввод дороги Нефтеюганск — Сургут (39—50 км).

В период с 2000-го по 2002 год наладилась работа подрядных организаций, увеличились темпы строительства, повысилось качество выполняемых работ.

Подрядные организации приобрели новое современное оборудование и новую технику. Появилась возможность внедрения новых технологий (таких, как устройство верхних слоев покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона).

В связи с вступлением в силу нового налогового законодательства с 1 января 2003 года резко сократился источник финансирования дорожных работ, и в 2003 году объемы работ по дирекции упали до 697 млн. рублей, а в 2004 году вся годовая программа составляет 620 млн. рублей. Снизились темпы работ, происходит сокращение численности в подрядных организациях, замораживается строительство новых объектов. Не начинается реконструкция многих учас-



тков дорог согласно разработанным проектам по опорной сети, не осуществляются задачи по выводу аварийных мостов в безаварийные, не выполняются в полном объеме мероприятия по улучшению безопасности дорожного движения и т.д. Таким образом, решение проблемы финансирования дорожной отрасли в регионе — это государственная задача.

Что касается перспективы развития дорожной сети в Нефтеюганском районе, то предстоит еще сделать многое. Для увеличения пропускной способности автодорог, обеспечения безопасности движения необходимо произвести реконструкцию автодорог до II технической категории протяженностью 80 км. Сюда входят следующие направления: автодороги Нефтеюганск — Сур-

гут, Нефтеюганск — Пыть-Ях, Нефтеюганск — Пойковский, Пойковский — Товарный парк. Для обхода г. Пыть-Яха транзитным транспортом требуется построить новую автодорогу, потому что существующая автодорога IV технической категории, являющаяся собственностью ОАО «Юганскнефтегаз», не отвечает требованиям безопасности дорожного движения.

Большие опасения вызывают мосты на федеральном участке автодороги Тюмень — Ханты-Мансийск. Габариты мостов Г-7, Г-8, находятся они в неудовлетворительном состоянии. Необходима их реконструкция до габаритов Г-11,5. Таких мостов 12. Словом, предстоит еще большая работа по приведению опорной сети дорог в соответствие с нормативами.

*Автомобильная
дорога
Нефтеюганск —
Чеускино.*



БАСАЛЫКО Александр Степанович

Директор Ханты-Мансийской
региональной дирекции
Дорожного департамента
Ханты-Мансийского
автономного округа — Югры

В 1975 году окончил Сибирский автомобильно-дорожный институт им. Куйбышева (г. Омск) по специальности — инженер путей сообщения. Более девяти лет работал в Бурятской АССР мастером, прорабом, старшим прорабом мехколонны №138, главным инженером мехколонны №139 треста «Запбамстроймеханизация» Министерства транспортного строительства СССР, строил Байкало-Амурскую магистраль. С 1985-го по 1989 год — главный инженер мехколонны №139 треста «Запсибдорстроймеханизация», находившейся в пос. Пойковский Ханты-Мансийского автономного округа, затем — начальник этой мехколонны. С 1995 года — директор Ханты-Мансийской региональной дирекции.

Награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали». Заслуженный строитель Российской Федерации.



НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ

Освоение природных богатств Западной Сибири неразрывно связано со строительством здесь автомобильных дорог, с возникновением городов и поселков, с созданием мощной нефтегазодобывающей промышленности, нефтегазового комплекса. И на протяжении всего этого периода затраты на создание и содержание автотранспортной инфраструктуры были соизмеримы с общими затратами на развитие Западно-Сибирского комплекса. В то же время основным недостатком существующей сети автомобильных дорог являлось формирование отдельных транспортных узлов ведомственных автодорог, приуроченных к центрам нефтегазодобычи, не связанных между собой и не решающих комплексные социально-экономические задачи развития всей территории округа. Вследствие этого западная и северо-западная части округа оказались наименее социально-экономически развитыми, с практически

отсутствующей сетью автомобильных дорог с твердым покрытием, хотя данная территория наряду с залежами нефти и газа богата другими ресурсами мирового значения (лес, металлические ископаемые, бурый уголь, горный хрусталь, песчано-гравийные материалы и т.д.).

Для решения задач по развитию и совершенствованию дорожной схемы округа, улучшению транспортно-дорожных характеристик и повышению безопасности дорожного движения в 1996 году была разработана «Концепция строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе». Принятие этой концепции позволило развернуть интенсивное и масштабное строительство в округе автодорог с твердым покрытием на основе передовых технологий и современной высокопроизводительной техники.

Решение задач, определенных данным документом, а также Фе-

*Автомобильная
дорога Нягань —
Приобье.*



деральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 г.г.)» было возложено на Дорожный департамент правительства Ханты-Мансийского автономного округа и четыре региональные дирекции — его структурные подразделения (Ханты-Мансийскую, Нижневартовскую, Сургутскую, Нефтеюганскую). Ханты-Мансийская региональная дирекция была образована распоряжением главы администрации ХМАО от 21.12.1994 года для повышения эффективности государственного управления дорожным хозяйством шести районов Ханты-Мансийского автономного округа, улучшения качества строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования, являющихся государственной собственностью Ханты-Мансийского автономного округа, предотвращения монополизма и усиления контроля за поступлением и расходованием целевого бюджетного дорожного фонда.

В ведении нашей дирекции 778 км автомобильных дорог общего пользования, 1530 п.м. мостов, 3253 км зимних автомобильных дорог и ледовых переправ в Белоярском, Березовском, Кондинском, Октябрьском, Советском, Ханты-Мансийском районах. Эта территория занимает 288,8 тыс. кв. км, что составляет 54% площади ХМАО.

Дирекция в соответствии с возложенными на нее задачами осуществляет функции заказчика по строительству, реконструкции, ремонту, содержанию автомобильных дорог общего пользования, зимних автомобильных дорог и ледовых переправ — артерий транспортной жизни Ханты-Мансийского автономного округа, раскинувшегося на многие сотни километров.

Мы разрабатывает годовые

планы по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, обеспечиваем проектно-сметной документацией объекты строительства, осуществляем приемку и финансирование выполняемых работ, надзор за их выполнением.

С 1997 года по 2004 год дирекцией построено и введено в эксплуатацию 601,9 км автомобильных дорог. Среди них: месторождение Приобское — Ханты-Мансийск, Югорск — Таежный, Урай — Советский, Нягань — п. Приобье, ст. Усть-Яха — Урай, Междуреченский — Мортка, объездная автомобильная дорога в обход г. Ханты-Мансийска, Советский — Зеленоборск, Югорск — Советский.

При проектировании, строительстве, ремонте и реконструкции дорог внедряются передовые ресурсосберегающие технологии, современные материалы. Это оказывает положительное влияние на удешевление и ускорение производства работ, улучшение эксплуатационных качеств дорог, повышение долговечности дорожного покрытия.

Проектно-изыскательские работы и разработку обоснований инвестиций по объектам дирекции выполняют проектные институты, имеющие большой опыт при проектировании автомобильных дорог, такие, как ОАО «ИркутскГипродорНИИ» (г. Иркутск); ОАО «Трансмост» (г. Санкт-Петербург), ООО «Дорнефтегаз» (г. Екатеринбург), ОАО «УралГипродорНИИ» (г. Екатеринбург), ФГУП «Союздорпроект» (г. Москва), ОАО «Уралгипротранс» (г. Екатеринбург).

Строительство, реконструкция, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, оборудование и содержание зимних автомобильных дорог (автозимников) и ледовых переправ осуществляются на конкурс-



ной основе по договорам подряда с крупными строительными организациями, положительно зарекомендовавшими себя на строительстве многих сложных и социально значимых объектов в округе и за его пределами. Среди них: ГП «Северавтодор» (Р.Ф. Мусин), ЗАО «Варьганнефтеспецстрой» (А.М. Вайсбург), ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой» (В.Ф. Большаков), «Мостострой-11» (В.Ф. Солохин), ОАО «Тюменьдорстрой» (С.М. Солодовников) ООО «Ремдорстрой» (Ю.Ю. Лихушин), ЗАО «УзТюменьдорстрой» (Х.Р. Арнакулов), ОАО «ДСК «Автобан» (А.В. Андреев) и другие.

Специалисты производственно-технического отдела осуществляют регулярный контроль за сроками выполнения строительного-монтажных работ, их объемами и качеством.

В наиболее отдаленных районах (Березовском, Октябрьском, Советском) постоянно нахо-



дятся представители дирекции. Создана группа по контролю за строительством мостов, а также образован отдел по эксплуатации и содержанию дорог.

За 10 лет работы нам удалось достичь высоких темпов и качества строительства автомобильных дорог благодаря слаженной работе всего коллектива дирекции.

Устройство асфальтобетонного покрытия.

Укладка плит.

ДОРОГИ ХАНТЫ-МАНСИЙСКА

В 1974 году протяженность дорог города Ханты-Мансийска составляла 10 километров. Они были в основном из железобетонных плит. Тротуары предусматривались только в центральной части города в деревянном исполнении. Ремонт и содержанием дорог занимался дорожный участок, состоящий из 14 человек.

С бурным развитием столицы Ханты-Мансийского автономного округа возросла потребность в улучшении дорожной сети горо-

да, качества строительства и содержания дорог.

В связи с высокими требованиями, предъявляемыми к внешнему облику столицы округа, с 1999 года в городе Ханты-Мансийске велось активное строительство новых дорог и реконструкция существующих.

Происходит ежегодный рост объемов по содержанию улично-дорожной сети города. За последние три года протяженность дорог увеличилась в 1,3 раза, а площадь в 1,4 раза. С 2002 года при



строительстве и реконструкции улиц и дорог для мощения тротуаров начала применяться в больших объемах фигурная тротуарная плитка. Протяженность дорог с асфальтобетонным покрытием в настоящее время составляет 68%, площадь озеленения улиц, включая цветники, — 78,35 га.

На дорогах имеется 52 посадочных автопавильона.

Площадь тротуаров составляет 135 тыс. квадратных километров, площадь газонов и цветников — 78,35 га.

Содержанием улично-дорожной сети города занимается дорожно-эксплуатационное предприятие, машинно-тракторный парк которого составляет 111 единиц специализированной техники. В 2000—2003 годах приобретена техника ведущих западных фирм для содержания улично-дорожной сети («BOB

CAT», «UNIMOG» на базе Mercedes Benz, подметально-уборочная машина «BRODD-SON 2005 SKANDIA»). Наряду с санитарной очисткой улиц и дорог предприятие выполняет весь комплекс работ по озеленению столицы округа, ремонтные работы и участвует в подготовке города к проведению различных мероприятий. На предприятии используются новые технологии и материалы, прогрессивный опыт других северных территорий. Наша работа направлена на улучшение экологической, санитарной обстановки в столице, создание оптимальных условий проживания и совершенствование эстетического облика города.

В.М. СУДЕЙКИН,
мэр города
Ханты-Мансийска

Аэропорт г.Ханты-Мансийска.



НЯГАНЬ — ГОРОД МОЛОДОЙ

Нягань — один из самых молодых городов Западной Сибири. На сегодня это единственный коммуникационный узел в 230 км к северо-западу от столицы Ханты-Мансийского автономного округа — города Ханты-Мансийска, имеющий развитую транспортную схему. Железная дорога, воздушные и водные пути сообщения, строящиеся окружные дороги позволяют в кратчайшие сроки преодолеть любые расстояния.

Строительство автодорог в Нягани осуществляется по двум направлениям: муниципальные дороги и дороги окружного значения.

Масштабное строительство муниципальных дорог началось с 1985 года по мере развития лесопромышленной и нефтяной отраслей и инфраструктуры молодого города. Капитальным ремонтом и строительством дорог на протяжении всех этих лет занимались муниципальные предприятия Нягани. Сейчас эти работы будет выполнять проверенный на деле партнер города ЗАО «ДСТ УзТДС». Сегодня в городе находится в эксплуатации около 89 километров муниципальных дорог, 84,5 из них с твердым покрытием. Планируется построить новую улицу Ленинградскую, длиной 1996 метров и шириной 16 метров пока со 100-процентным щебеночным покрытием. Дорога соединит Восточный и Западный микрорайоны города и позволит исключить движение грузового автотранспорта через центр. Также предстоят работы по реконструкции «ворот города» — улицы Сибирской. Улица станет шире на 8 метров и будет соответствовать всем параметрам дороги установленного типа. Станет шире на 4 метра и главная улица города — проспект Не-

фтяников в самом проблемном ее участке — микрорайоне Восточный.

С 2000 года началось строительство участка региональной дороги Ханты-Мансийск — Нягань — Приобье, соединяющей город с окружной столицей. С 2001 года генеральным подрядчиком строительства дорожно-строительным трестом «УзТюменьдорстрой» введено в эксплуатацию 6 километров дороги, которые включают в себя и путепровод через железную дорогу, в 2004 году — еще 2 километра. Таким образом, для окончания строительства няганского участка этой окружной дороги остается сдать два с половиной километра.

Объездная дорога значительно оптимизирует транспортную схему Нягани. Теперь большегрузный транзитный транспорт, минуя город, сможет напрямую следовать до порта в п. Приобье. Это позволит улучшить экологию, сохранить дорожное полотно внутригородских дорог, снизить интенсивность движения на городских улицах.

Строительство этого участка обошлось окружному бюджету почти в 40 млн. рублей. В свою очередь, подрядчики сдают объект эксплуатирующему предприятию с многолетней гарантией. Например, срок гарантии верхнего слоя составляет 8 лет. Откосы дороги, подходящей к путепроводу, укреплены специальной решеткой, применены другие специальные меры для повышения надежности и безопасности дороги, которая, согласно классификации, относится к дорогам третьей категории.

А.В. РЫЖЕНКОВ,
глава муниципального
образования г. Нягань



АСФАЛЬТ НА ДОРОГАХ БЕЛОЯРСКОГО

Местные органы власти Белоярского района с первых дней работы тесно сотрудничают со специалистами Дорожного департамента ХМАО. За годы плодотворной работы построены подъездные дороги к аэровокзалу и авторечковзалу, современная объездная дорога, реконструируется подъездная дорога к городу Белоярскому.

Хочется отметить высокие требования заказчика к подрядным организациям. Подрядчики, выполняющие работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог, гибко реагируя на высокую планку требований заказчика, вкладывают средства в развитие производства, совершенствуют свою материально-техническую базу, осваивают современные передовые технологии в дорожном строительстве. Еще 6 лет назад в Белоярском об асфальтовом покрытии на автомобильных дорогах приходилось только мечтать. Благодаря усилиям Дорожного департамента ХМАО и органов местного самоуправления муниципального образования у нас на производственной базе предприятия Белоярского филиала ОАО «Тюменьдорстрой» появились две асфальтосмесительные установки. В городе уложены сотни тысяч квад-

ратных метров асфальтобетонного покрытия.

Дорожный департамент ХМАО и администрация Белоярского выполняют главную задачу транспортного обеспечения в условиях Севера — строительство и содержание зимних автомобильных дорог муниципального образования. Роль зимников в транспортной инфраструктуре района как экономической составляющей в развитии муниципального образования города Белоярского очень высока. При отсутствии железнодорожного транспорта они — единственная альтернатива авиационному транспорту, значительно удешевляющие транспортные расходы. По зимним автодорогам доставляется основная масса грузов на территорию района, как в трассовые поселки, так и в труднодоступные поселения коренных малочисленных народов Севера. Кроме того, по зимникам муниципального образования работает транспортный коридор Уренгой — Советский. По нему идут грузы, необходимые для производственной деятельности предприятия нефтяной и газовой промышленности.

С.П. МАНЕНКОВ,
глава муниципального
образования г. Белоярский

ЗИМНИКИ УЙДУТ В ПРОШЛОЕ

Ханты-Мансийский район расположен в центре Ханты-Мансийского автономного округа. Но, несмотря на центральное положение, до последнего времени отличительной чертой нашего района было практически полное отсутствие дорог. Поскольку большинство поселков у нас расположено по берегам рек Оби, Иртыша, Назыма, жителям была

известна только одна транспортная магистраль — река. Долгое время транспортное сообщение на территории нашего района в межсезонье и зимой осуществлялось только с помощью вертолетов или по автозимникам. Это положение сохранялось до середины 90-х годов прошлого века, когда была введена в эксплуатацию автомобильная дорога Ханты-

Мансийск — Демьянское. По территории Ханты-Мансийского района она проходит до границы с Нефтеюганским районом.

Невдалеке от этой федеральной трассы находятся деревни Ярки и Шапша, во второй половине девяностых к ним были построены подъезды.

Развитие сети автодорог продолжалось, в районе были построены и отремонтированы многие километры внутрипоселковых дорог. В 2002 году на баланс администрациям территорий их было поставлено более 200 км.

Более половины объектов в районе построено около полувека назад, к числу этих объектов относятся и несколько мостов. Во время ледохода 2002 года мост через реку Летняя в селе Цингалы не выдержал напора ледяной массы и был разрушен. Благодаря поддержке Ханты-Мансийской дирекции Дорожного департамента ХМАО за несколько месяцев на месте рухнувшего был возведен новый мост в капитальном исполнении. Он соединяет не просто две половины села, но и является частью автозимника Ханты-Мансийск — Горноправдинск, имеющего выход на федеральную дорогу Ханты-Мансийск — Тюмень, а также на зимники соседнего Кондинского района.

Мост через реку Согомка также находился в аварийном состоянии, поэтому в течение 2003 года был построен новый, капитальный.

Пока зимой жители района по-прежнему пользуются автозимниками, к стати, дорог этого типа ежегодно обустраивается более 600 км. Однако не за горами то время, когда будет сдана федеральная трасса Ханты-Мансийск — Нягань, пересекающая северную часть района, а также дорога Ханты-Мансийск — Горноправдинск — Вах, которая пойдет вдоль Иртыша на юг. С введением

этих дорог существенно облегчится выезд из таких поселков, как Троица, Ягурьях, Белогорье, Луговской, Батово, Горноправдинск, Бобровский и др. С одной стороны появится возможность выезжать в Нягань, с другой стороны — на федеральную трассу Нефтеюганск — Тюмень.

Для того, чтобы можно было в полной мере оценить всю важность развития сети автодорог в нашем районе, следует заметить, что в настоящее время у нас наблюдается подъем в различных сферах экономики — сельском хозяйстве, рыбодобывающей отрасли, лесопромышленности. Растущие рынки неизбежно требуют выхода на внешних покупателей, расширения сферы для предложения товаров. Экономическая выгода от наличия поблизости от производства транспортного канала круглогодичного действия вряд ли может быть переоценена, ведь пока наши предприятия могут полноценно функционировать как поставщики только два сезона — зимой и летом.

Таким образом, можно сказать, что дороги в Ханты-Мансийском районе являются одним из наиболее важных условий успешного развития. Важность их очевидна как для отраслей хозяйствования в целом, так и для каждого жителя района, в частности, ведь однажды необходимость выбраться в окружную столицу либо выехать в другой регион появляется у всех. Развитие автодорожной сети в прямом смысле определяет дальнейшую судьбу Ханты-Мансийского района и его жителей. Мы уверены, что у района хорошее будущее, неразрывно связанное с будущим других территорий округа новыми дорогами.

Ю.Т. МАНЧЕВСКИЙ,
глава Ханты-Мансийского
района

НА ОСТРИЕ ПРОБЛЕМ

Одна из самых острых проблем, тормозящая социально-экономическое развитие Березовского района, — это отсутствие надежной, круглогодичной транспортной схемы, в частности, отсутствие автомобильных дорог общего пользования. Первой «ласточкой» в решении проблемы создания постоянно действующей транспортной инфраструктуры на территории Березовского района является строительство автомобильной дороги п. Саранпауль — база геологов Неройка. Основная цель строительства данной дороги — это введение в эксплуатацию ряда месторождений технического кварца Приполярного Урала в свете реализации окружной программы по выпуску особо чистого кварцевого концентрата, однако значимость её для района значительно больше.

Появление даже такой небольшой по протяженности транспортной инфраструктуры позволило заметно расширить перспективы социально-экономического развития района. В первую очередь, это касается геоло-

гическому изучению недр, попадающих в сферу влияния дороги, и создание надёжной, востребованной минерально-сырьевой базы твердых полезных ископаемых, которая, в свою очередь, значительно увеличит инвестиционную привлекательность региона, окажет значительное влияние на экономико-средств и времени для оленеводов, охотников-промысловиков и золотодобытчиков. Уже сейчас резко возрос интерес к использованию туристического потенциала Березовского района.

Для коренного изменения сложившейся ситуации и ликвидации отсталости в промышленном развитии района необходимо вовлечение в экономику региона природных богатств Северного и Приполярного Урала и создание на их базе перерабатывающей высокотехнологичной промышленности. Но это невозможно без хорошо развитой автомобильной сети с выходом на железную дорогу, как севернее района, так и на юге. В первую очередь, по нашему мнению, созрела необходимость строительства автомобильной дороги общего пользования вдоль восточного склона Горно-уральской части ХМАО от приобской ветки железной дороги через п. Няк-



символь, Саранпауль до рудника Хальмерью и далее с выходом на железную дорогу до ст. Инта. Второе перспективное направление — это строительство автомобильной дороги Югорск — Пунга (Светлый) — Игрим, что позволит вовлечь в эксплуатацию ряд малодобитных месторождений газа с целью высокотехнологичной переработки газа-метана

в жидкое моторное топливо, начать масштабное освоение лесных ресурсов Березовского района, круглогодично осуществлять стабильно растущие транспортные перевозки.

В.В. ЛЕВИЦКИЙ,
председатель комитета
по природопользованию
Березовского района

ДОРОГА САРАНПАУЛЬ — НЕРОЙКА

Строящаяся дорога Саранпауль — Неройка протяженностью 89 км значительно улучшила возможность круглогодичного снабжения полевых подразделений ОАО «Сосьвапромгеология», горно-добычного участка «Пуйва», участка золотодобычных работ ООО «Урал», заметно снизилось время выполнения рейсов, появилась возможность использования не только высокопроходимых транспортных средств.

Большое количество грузов ПГС, стройматериалы, металлоконструкции (несколько тысяч тонн) завезено в район Усть-Пуйвы для строительства завода по переработке кварца. После завершения строительства дорога будет востребована как для доставки сырья на завод, так и перевозки продукции в Саранпауль.

Участки дороги используются и населением для поездок на лесосеяны, покосы, а также выезда на охоту в горы. Дорога будет играть

ключевую роль в освоении Приполярного Урала и в развитии транспортной сети по западу округа.

К сожалению, за период строительства заметно снизилось качество строящейся дороги в связи с переводом последующих участков в более низкий разряд. Не решен в настоящий момент вопрос по текущему содержанию и ремонту дороги. А отсутствие мостовых переправ делает даже небольшие речки, особенно в период распутицы, непреодолимой преградой и вновь вынуждает к применению тяжелой вездеходной техники.

С. П. БОЙЧЕНКО,
глава местного
самоуправления
п. Саранпауль





Работать в дорожной отрасли начал рабочим. Был мастером, прорабом дорожно-строительного участка. С 1987 года — заместитель начальника строительного управления, затем — генеральный директор СУ-909. С июня 2004 года — директор Нижневартовской региональной дирекции. Н.И. Горкунов — заслуженный строитель Российской Федерации.

ГОРКУНОВ Николай Иванович

Директор Нижневартовской
региональной дирекции
Дорожного департамента
Ханты-Мансийского
автономного округа — Югры

ОПЫТ И ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ — ЗАЛОГ УСПЕХА

Эпопея строительства автомобильных дорог общего пользования в Нижневартовском районе тесно связана с развитием сети внутривидовых дорог нефтегазовых предприятий, которых сегодня у нас насчитывается более 70. Именно с начала семидесятых годов, когда начали активно осваивать Самотлорское, Аганское, Покачевское, Варьеганское и другие месторождения нефти и газа на территории района площадью около 118 тыс. кв. км и протяженностью с запада на восток более полутысячи километров, здесь появились первые дорожные трассы. Нефтяники строили их по основным направлениям, как правило, по параметрам 4—5 технических категорий без выторфовки, с возведением земляного полотна по методу «плавающей насыпи». Тем самым район быстро «обрастал» сетью автомобильных дорог. Вместе с этим проезд по железобетонным плитам покрытия из-за значительных просадок был затруднен и небезопасен.


Примерно в таком состоянии сеть дорог общего пользования, соединившая основные города и поселки Нижневартовского района, была передана в 1987 году на баланс ППРСО «Северавтодор», а затем в 1995 году — на баланс Дорожного департамента округа.

Такой принцип формирования сети дорог общего пользования в регионе позволил с 1987 года по 1995 год соединить центр Нижневартовского района с городами Радужный, Мегион, Излу-

чинск. С 1995 года по 2002 год к ним добавились Лангепас, Покачи, п. Новоаганск, а к концу 2002 года с завершением строительства автомобильной дороги Сургут — Нижневартовск весь Нижневартовский район получил выход на автодорогу федерального значения Тюмень — Ханты-Мансийск и постоянную связь как с окружным центром, так и с Большой землей. Кроме того, в 2002 году наша дирекция с подрядными организациями завершила строительство участка Северного широтного коридора автомобильной дороги Нижневартовск — граница Томской области.

В 1995 году в оперативное управление дирекции было передано 287 километров автомобильных дорог общего пользования, но практически 90% из них не отвечали требованиям безопасности дорожного движения. Повсюду были заужены обочины с поперечным уклоном до 60—80%, выбоины и повсеместные просадки проезжей части, неудовлетворительная световозвращающая способность дорожных знаков и указателей, отсутствовали сигнальные столбики и барьерные ограждения, объекты сервиса: площадки для отдыха водителей, автобусные остановки, освещение на въездах в города, пункты питания и т.д.

Вся принятая сеть дорог общего пользования до 2000 года была отремонтирована. Наиболее важные направления транспортных потоков получили дальнейшее развитие.



При выборе очередности участков территориальной опорной сети для ремонта исходили из значимости их для транспортного сообщения в районе, из интенсивности и безопасности дорожного движения. Так, в первую очередь были отремонтированы автомобильные дороги Нижневартовск — Мегион и Нижневартовск — Радужный. В 1996 году дорожники округа столкнулись с проблемой неудовлетворительной денежной наполняемости дорожного фонда. В этих условиях мы были вынуждены работать с налогоплательщиками по так называемой «недоимке», т.е. в счет уплаты недоимки налога денежными средствами предприятия-налогоплательщики рассчитывались с нами материально-техническими ресурсами. В условиях такой «выживаемости» дорожной отрасли района в 1997 году нам удалось выполнить максимальный ремонтный объем — 115 километров. Не менее успешно мог завершиться и 1998 год, однако августовский дефолт российского рубля привел к дестабилизации цен на материалы, услуги и т.д. Из-за этого возможности окончания ремонта сети были растянуты в целом до конца 2000 года. В дальнейшем ремонт существующей сети практически не возобновлялся, за исключением некоторых участков в местах просадок дорожного полотна, уложенного на болотах по методу «плавающей насыпи».

В то же время, благодаря твердой целенаправленной политике Дорожного департамента, автомобильные дороги от нефтяных владельцев дирекция принимала на свой баланс только после окончания их ремонта. Это позволило увеличить сеть дорог за все предыдущие годы в целом почти в 2 раза. Сегодня протяженность автомобильных дорог общего пользования, находящихся

в оперативном управлении дирекции, составляет около 470 километров. Сюда входят участки автомобильных дорог в границах района: Сургут — Нижневартовск, Нижневартовск — Мегион, Лангепас — Сургут, Нижневартовск — Радужный — Новоанганск, Нижневартовск — Излучинск, Нижневартовск — граница Томской области, Лангепас — Покачи.

Опережающими темпами все эти годы (1995—2002) проводились работы по реконструкции и восстановительному ремонту автодорожных мостов. Всего было восстановлено и реконструировано около 45 мостов общей протяженностью более 2000 п.м. из 60.

Мосты принимались вместе с бывшими ведомственными нефтяными автодорогами по такому же предварительному «ремотному» принципу. Так, в 2002 году ди-



рекция отремонтировала автодорожный мост через р. Аган на объездной автомобильной дороге г. Радужного, и только после этого он был принят на баланс Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа.

Необычно и уникально в этом ремонте было то, что практически за один летний месяц территориальной мостовой фирме «МО-95» удалось полностью демонтировать многослойное старое асфальтобетонное покрытие, осуществить качественную очистку существующих металлических пролетных строений, восстановить и заново укрепить конуса, уложить на мост щебеночно-мастичный асфальтобетон.

В зимнее время ежегодно прокладывается более 430 км зимних дорог к населенным пунктам, отрезанным от райцентра, к таким,

как поселки Покур, Зайцева Речка, Былино, Корлики, Ларьяк, Большой Ларьяк и другие. Для того, чтобы сократить затраты на строительство автозимников, дирекция вводила почти каждый год по 4—5 км автомобильных дорог к сельским населенным пунктам.

Основные объемы по строительству и ремонту автомобильных дорог за эти годы выполнили ОАО «СУ-909», ОАО «СУ-920», ОАО СУ «Славнефть-Мегионнефтегаз». Полный комплекс по ремонту, реконструкции и строительству более 40 мостов произвела территориальная мостовая фирма «МО-95».

Наряду со строительством и ремонтом автомобильных дорог дирекция занимается ликвидацией очагов аварийности, связанных с несоответствием автодорог существующим нормативам.

Нижневартговская дирекция на протяжении ряда лет занимает призовые места в конкурсах по летнему и зимнему содержанию автомобильных дорог территориальной опорной сети. В этой связи хочется поблагодарить коллективы и руководство Нижневартговского филиала №1 и Лангепасского филиала №2 ГП «Северавтодор». Своим ежедневным трудом они продлевают жизнь автомобильным дорогам, обеспечивают комфортные и безопасные условия дорожного движения.

Для эффективной политики в области качества Дорожным департаментом округа и региональной дирекцией разработана и внедрена комплексная система управления качеством. В этой системе важную роль занимает лабораторный контроль. Он осуществляется как со стороны дирекции, так и со стороны подрядных организаций.

Особенно необходим лабораторный входной контроль в зимний период, когда подрядные организации ведут заготовку щебня, битума и других материалов. Именно на этой стадии дирекция согласовывает со своими подрядчиками рецепты на приготовление пористых и плотных асфальтобетонных смесей, которые предстоит укладывать в дорожное покрытие. Немаловажное значение имеют также лабораторные испытания опытных образцов, отбираемых и испытываемых непосредственно из смесей, уложенных в асфальтобетонное покрытие.

В целом за 1995—2004 годы было построено, реконструировано и отремонтировано более 600 километров дорог общего пользования и подъездов к поселкам и городам Нижневартговского района. В решении задач научного подхода к дорожным проблемам, в определении перспек-

тивы развития и совершенствования дорожной сети, в выполнении ведомственной экспертизы проектной и проектной документации, а также задачи землеустройства автомобильных дорог большую помощь дирекции оказывают работники НТЦ, возглавляемого Н.В. Табаковым.

Мы благодарны за совместную работу по осуществлению контрольных функций работникам ГИБДД в области дорожного строительства — главам администраций муниципальных образований: Б.С. Хохрякову, В.А. Пичугову, А.П. Чепайкину, В.О. Куссмауль, И.В. Осипенко.

Особые слова благодарности за практическую помощь в реализации дорожных программ дирекция выражает заместителю председателя правительства ХМАО — Югра, начальнику Дорожного департамента с 1994-го по январь 2004 года Виктору Александровичу Бецу, первому заместителю начальника Александру Иосифовичу Безотосному, заместителю начальника по экономике и прогнозированию Наталье Ивановне Басалько, главному бухгалтеру Наталье Николаевне Дубовец, заместителям начальника Алексею Филипповичу Савоськину и А.П. Ростову, а также работникам всех отделов и служб Дорожного департамента.

Практически почти все десять лет нашу дирекцию возглавлял (а первую создал, сформировав коллектив) заслуженный строитель Российской Федерации Сергей Владимирович Галкин. Именно благодаря его опыту, умению добиваться нужных результатов, видеть дорожную перспективу на годы вперед, намечать цели и вести к ним за собой весь коллектив Нижневартговская дирекция достигла большой стабильности в работе.

Практические задачи решали заместители директора: А.В. Доб-



ронравов, заслуженный строитель России (ныне главный технолог Дорожного департамента), В.А. Адаричев, почетный дорожник России; В.Н. Осипов, почетный дорожник России (зав. лабораторией дирекции, ныне зав. лабораторией Дорожного департамента); Г.В. Прокофьева (начальник производственного отдела); Л.Н. Беликова (главный бухгалтер); В.Н. Миненко (зам. начальника производственного отдела); В.Ф. Бархатов (ведущий инженер производственного отдела); З.В. Чередниченко (зав. лабораторией); С.В. Трапезникова (зав. канцелярией); водители М.М. Мусагаджиев, Р.И. Салихов.

Работники дирекции бережно хранят память о своем первом главном бухгалтере Галине Павловне Новиковой.

Коллектив Нижневартовской дирекции уверен в том, что благодаря накопленному опыту, чувству ответственности и добросо-



вестному отношению к делу всех дорожников Нижневартовского района нам удастся сохранить и развить сеть дорог общего пользования, внедрять новые технологии дорожного строительства в условиях Севера, решать все задачи, поставленные Дорожным департаментом и правительством ХМАО — Югра.

*Автомобильная
дорога
Нижневартовск —
Издучинск.*

*Ремонт автодороги
Нижневартовск —
Радужный.*

СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ

Дорожная сеть, как один из важнейших элементов системы транспортных коммуникаций, имеет не только экономическое, но и огромное социальное значение для повышения уровня и улучшения жизни населения. Развитие автомобильных дорог в Ханты-Мансийском автономном округе и в городе Нижневартовске с участием окружного Дорожного департамента позволяет улучшить пропускную способность дорожной сети для постоянно растущего потока автомобильного транспорта. Только совместными усилиями городской и окружной власти могут быть реализованы планы реконструкции автодорог, что приведет к безопасности и повышению уровня комфортности для населения.

В ближайшие годы в городе необходимо выполнить большой объем работ по реконструкции и строительству автодорог по ши-

цам Чапаева, Интернациональной, 60 лет Октября, Ханты-Мансийской, Северной. Также надеемся, что в 2004 году с участием департамента будет выполнена реконструкция улицы Ленина и добавится новый участок автодороги по Индустриальной до памятника «Покорителям Самотлора».

Администрация города выражает искреннюю благодарность работникам Нижневартовской региональной дирекции за участие в строительстве дорог по улицам Авиаторов, Интернациональной, Набережной, Ленина и других. От всей души поздравляем вас с юбилеем создания Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа, желаем новых трудовых побед и надеемся на дальнейшее успешное сотрудничество.

Б.С. ХОХРЯКОВ,
глава города
Нижневартовска



ДОРОГИ МЕГИОНА

Автомобильные дороги северных территорий помогают приблизить качество жизни людей к современным стандартам. Именно поэтому администрация муниципального образования г. Мегиона большое внимание уделяет строительству внутригородских дорог, поддержанию их в надлежащем качестве, содействует развитию дорожного сообщения между населенными пунктами: Нижневартовском, Лангепасом, п. Высокий.

Начало этой работе было положено в 1975 году, когда в эксплуатацию была сдана трасса с плито-бетонным покрытием Мегион — Нижневартовск. Такая же трасса на протяжении многих лет связывала Мегион с Лангепасом. Асфальтированное покрытие на этих участках дорог появилось лишь к середине 80-х годов. И это далеко не случайно. Потому что именно в этот период, в первой половине 80-х гг., началось активное строительство жилых и объектов социально-культурного назначения в самом Мегионе.

Развитие дорожного сообщения стало важнейшим фактором социально-экономического развития территории.

В последнее время администрация муниципального образования тесно сотрудничает с Дорожным департаментом ХМАО, Нижневартовской региональной дирекцией Дорожного департамента по выполнению «Программы строительства автодорог г. Мегиона». Так, в рамках этой программы осуществлено проектирование и строительство автодороги Мегион — п. Высокий и участка автодороги на въезде в

Автодорога
Мегион-Лангепас
поддержит Филиал №1
ГУП «Северавтодор»
тел. 63-12-49
Обслуживает ГИБДД УВД
г. Мегиона



город по улице Губкина. В настоящее время ведутся проектные работы по реконструкции проспекта Победы со строительством моста через протоку Сайма с выходом на набережную р. - Мега. Большая часть этих работ будет выполняться при долевом участии Нижневартовской региональной дирекции.

Работая над повышением качества внутригородских дорог, предприятия города выполняют весь необходимый комплекс работ по их содержанию и обеспечивают бесперебойное движение транспорта. Только за последнее время капитально отремонтированы участки дорог по улицам Губкина, Свободы и др. С целью повышения безопасности дорожного движения и улучшения архитектурного облика города проводятся работы по реконструкции улицы Заречная с устройством нового асфальтобетонного покрытия, гранитного бордюра и металлического ограждения. Большое внимание уделяется обустройству дополнительных мест для стоянок автотранспорта. На автодорогах города в соответствии с современными технологиями и дизайном работают 6 светофорных объектов, установлены 818 дорожных знаков.

Следует отметить, что предприятия города стремятся вести весь комплекс дорожных работ с применением самых современных технологий. Так, при производстве ремонта асфальтобетонного покрытия применяется установка, позволяющая перерабатывать старое дорожное покрытие. Не случайно за эффективную работу по содержанию внутригородских дорог муниципальное унитарное предприятие «Жилищно-коммунальное управление» в 2003 году стало дипломантом Всероссийского конкурса «На лучшую организацию, предприятие сферы жилищно-коммунального хозяй-

ства». Это предприятие заняло первые места и в трех номинациях окружного конкурса: среди дорожных ремонтно-эксплуатационных организаций, предприятий санитарной очистки и механизированных территорий и поселений, предприятий садово-паркового строительства и эксплуатации зеленых насаждений. В 2003 году улично-дорожная сеть Мегиона получила высокую оценку соответствия городской административно-технической инспекции — 5 баллов.

За прошедшие десятилетия развитие и изменение сети дорожных коммуникаций заметно сказались на уровне жизни населения. Однако предстоит еще немало сделать, чтобы дорожное сообщение между населенными пунктами, внутригородские дорожные коммуникации соответствовали темпам социально-экономического развития территории, растущим запросам населения.

А.П. ЧЕПАЙКИН,
глава города Мегиона

РЕШАЯ СЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ

Уважаемые работники Дорожного департамента округа!

Сердечно поздравляю вас с десятилетним юбилеем!

Из года в год увеличивается протяженность автомобильных дорог в автономии. И каждый из нас отмечает, что растет их качество.

Там, где вчера были непроходимые болота и леса, сегодня проложены транспортные магистрали. Нелегким трудом возведены десятки мостов, построены транспортные развязки. И все это во многом благодаря грамотной и четкой координации дорожных служб округа.

Успехи в деле благоустройства нашего города также стали возможными благодаря тесному вза-

имодействию с Дорожным департаментом округа. Сотрудничество с вашим ведомством позволило обустроить значительную часть лангепасских улиц, улучшить состояние дорог и тротуаров.

Решая сложные технические и экономические задачи, вы целенаправленно работаете над главной из них — расширить сеть автомобильных дорог в округе и сделать их более качественными. От всей души желаю успехов в ваших начинаниях, новых достижений, стабильности и оптимизма!

И.В. ОСИПЕНКО,
глава муниципального
образования г. Лангепас

ДОБРОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

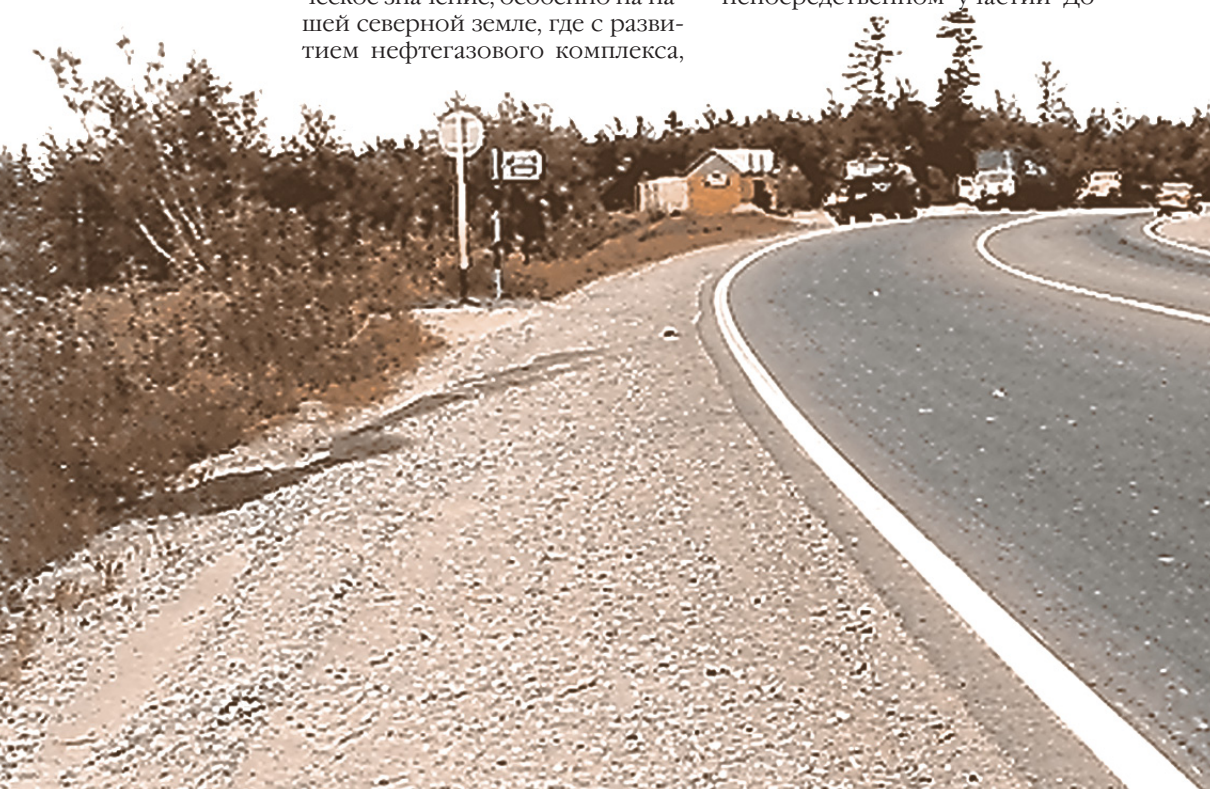
10 лет — первый юбилей, первое серьезное подведение итогов. Сегодня можно с полной уверенностью сказать, что департамент не просто выстоял на сложном пути российской экономики. Он победил. В противовес суровым северным условиям, недостаточному финансированию, сложным условиям труда, департамент уверенно предъявлял высокие требования к руководству дорожной отрасли, применению передовых технологий и современных материалов, осуществлял профессиональный подход к делу, а главное, добивался высокой надежности и безопасности проложенных дорог и мостов. И как результат — дорожное хозяйство Югры сегодня является одним из лучших не только в округе, но и во всей России.

Во все времена дороги имели социальное, экономическое, стратегическое и даже политическое значение, особенно на нашей северной земле, где с развитием нефтегазового комплекса,

социальной инфраструктуры количество грузоперевозок возрастает с каждым годом.

Сотрудничество Радужного с Дорожным департаментом округа за минувшие годы имеет стабильную позитивную динамику. Автомобильная трасса Нижневартовск — Радужный — Новоаганск является единственной, обеспечивающей транспортно-экономические связи города с магистральной сетью автомобильных дорог Югры и всей России. Сегодня эта автодорога, благодаря деятельности департамента по ремонту и содержанию, отвечает всем современным требованиям эксплуатации и безопасности и имеет огромное жизненно важное значение для каждого жителя Радужного и поселка Новоаганска.

Большое значение для города имеет мост через реку Аган, капитальный ремонт которого при непосредственном участии До-



рожного департамента был произведен в первой половине 2004 года.

В ближайшем будущем совместно с Дорожным департаментом запланирован большой объем работ по строительству объездной дороги, протяженностью 5 200 км с трехпролетным мостом. Она позволит транзит грузового транспорта направить в п. Новоаганск, минуя центральную часть города Радужного.

Наличие городских улиц и дорог — важная составляющая городского хозяйства, а главное, — благоустройства города. Три года подряд Радужный признан самым благоустроенным городом Ханты-Мансийского автономного округа, и это было бы невозможно без качественных дорог и улиц. Более 5 тыс. кв. метров городских дорог и 12 тыс. кв. метров придомовых территорий под автостоянки заасфальтировано в 2003 году, выполнено устройство более тысячи погонных

метров транспортных проездов. Такие результаты были бы невозможны без постоянной поддержки и помощи специалистов департамента.

Пользуясь случаем, уважаемые дорожники Югры, разрешите выразить вам искреннюю благодарность и признательность за большой вклад в развитие дорожного хозяйства Югры и города Радужного. Уверены, в дальнейшем наше сотрудничество будет таким же надежным и плодотворным, и мы всегда будем идти в ногу по широкой дороге жизни, а дорога — это движение вперед, это поиск лучшего, это жизнь.

Успехов вам, трудовых побед, крепкого здоровья и исполнения самых смелых проектов в вашем нелегком и нужном деле.

С уважением,

В.О. КУССМАУЛЬ,
глава муниципального
образования г. Радужный

*Автомобильная
дорога Радужный —
Новоаганск.*



ТРУД ДОРОЖНИКА ПОЧЕТЕН

Дороги — это одна из важнейших составляющих инфраструктуры любого региона. Сегодня населенные пункты Нижневартовского района — самого большого по площади в нашем округе — обеспечены надежным транспортным сообщением, и люди, имея свободу передвижения, могут пользоваться услугами торговли, здравоохранения, образования и культуры.

Ваша работа — это сотни километров дорог и мостов, это то хорошее, к чему быстро привыкают и без чего уже не могут обойтись. Это огромный вклад в экономическое и социальное развитие Нижневартовского района. Вот

почему ваш труд заслуженно считается почетным.

Желаю коллективу Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа и коллективу Нижневартовской региональной дирекции профессиональных успехов. Надеюсь, что деловое и плодотворное сотрудничество окружного Дорожного департамента и муниципального образования Нижневартовский район продолжится еще долгие годы.

В.А. ПИЧУГОВ,
глава муниципального
образования
Нижневартовский район

*Автомобильная
дорога
Нижневартовск —
Радужный.*





Ремонт моста на
автомобильной
дороге Радужный —
Новогаганск.

Устройство
трещино-
прерывающего слоя
на участке
автомобильной
дороги Сургут —
Нижневартовск.



ПРОРЫВ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Со дня своего образования Нижневартовская дирекция тесно сотрудничает с администрацией муниципального образования Нижневартовский район. Именно благодаря этому был осуществлен прорыв в дорожном строительстве в Нижневартовском районе.

10 лет назад администрация района из-за недостаточности дорог не могла организовать регулярные автобусные маршруты в населенные пункты.

В данное время пассажирскими перевозками охвачены практически все населенные пункты района. Усилиями Нижневартов-

ской региональной дирекции на территории Нижневартовского района построено и реконструировано более 475 км автодорог общего пользования, 57 мостов капитального типа, протяженность которых составляет 2 384 погонных метра, в том числе: с участием региональной дирекции и подрядчиков построен участок автодороги Нижневартовск — Сургут протяженностью 28,1 км. Он связал два крупных города и обеспечил круглогодичный выход автотранспорта из Нижневартовского района и Томской области на Большую землю. Кроме того, за этот период построены современные автодороги, соединяющие между собой населенные пункты района. Среди них: Новоаганск — Егорт-Ях, протяженностью 9 км, автодорога Вах-Стрежевой — Охтеурье, протяженностью 7 км.

Особенно необходимо отметить роль Нижневартовской региональной дирекции в строительстве автодороги Ермаковский — Зайцева Речка — ДНС-1, протяженностью 39 км. Она связала дорожную сеть района с Томской областью.

Благодаря совместным усилиям администрации района и Нижневартовской региональной дирекции в настоящее время за счет окружного дорожного фонда продолжается работа по строительству автодороги Водозабор р. Вах — Большетархово, протяженностью 15 км, и завершается строительство автодороги Причал р. Вах — с. Корлики, которая позволит решить вопрос жизнеобеспечения самого отдаленного поселка Нижневартовского района в период навигации.

Весомый вклад региональная дирекция внесла в строительство, реконструкцию подъездных автодорог к населенным пунктам района, а также в их благоустройство.

За счет средств дорожного

фонда проведена реконструкция автодорог Радужный — Новоаганск, протяженностью 45 км, Нижневартовск — Излучинск, протяженностью 12,1 км. Последняя является не только самой лучшей дорогой, но и самой красивой в районе и в округе.

По просьбе администрации района выполнен огромный объем работ по ремонту, реконструкции подъездных дорог, благоустройству населенных пунктов: с. Ларьяк, с. Варьеган, с. Покур, с. Корлики, д. Вата, п. Ваховск, п. Зайцева Речка, п. Аган, р.п. Излучинск, поэтому не случайно р.п. Излучинск трижды выходил победителем Всероссийского смотря-конкурса «Самый благоустроенный населенный пункт РФ» с численностью жителей до 10 тысяч человек, а п. Аган и с. Ларьяк занимали призовые места в окружном смотре-конкурсе «Самый благоустроенный поселок Ханты-Мансийского автономного округа».

Сегодня реконструированы и по праву считаются лучшими в России автодороги Нижневартовск — Радужный, Нижневартовск — Мегион — Лангепас.

Ежегодно за счет средств Дорожного департамента в зимний период осуществляется строительство зимних автодорог и ледовых переправ общей протяженностью 462 км, в том числе 5 км ледовых переправ. Это позволяет соединить с дорожной сетью района деревни и села, в летний период имеющие только воздушное или водное сообщение.

Всего за 10 лет Нижневартовской региональной дирекцией на строительство и реконструкцию автодорог района освоено 4 миллиарда рублей.

В.А. АНДРЕЕВ,
начальник управления
транспорта

ГЛАВА ТРЕТЬЯ





**АНДРЕЕВ
Алексей
Владимирович**

Генеральный директор
дорожно-строительной
компании «АВТОБАН»

В 1981 году окончил Московский автодорожный институт, в 1999 году — Академию народного хозяйства при Правительстве РФ. В дорожно-строительной отрасли — 20 лет. Работал мастером, прорабом, начальником участка, начальником отдела, начальником строительного управления №920, генеральным директором СУ-920, генеральным директором ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой». В настоящее время — генеральный директор дорожно-строительной компании «АВТОБАН». Заслуженный строитель Российской Федерации, награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством II степени», дипломом Парижского клуба Российско-Американской ТПП «За вклад в развитие предпринимательской деятельности». Депутат Думы Ханты-Мансийского автономного округа — Югры, член профессионального клуба директоров «ПРЕЗИДЕНТ»

ДОРОГИ КРАЯ, УСТРЕМЛЕННОГО В БУДУЩЕЕ

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Всю жизнь я строю дороги. И жизнь превращается в дорогу, уже построенную тобой, которой ты отдал определенные годы, надежды, труд. А впереди — неизвестные дороги, которые зовут, и от этого уже никуда не деться. И вся биография твоя раскладывается по дорогам. Когда начинаешь что-то вспоминать, сразу возникает: это было в тот год, когда мы начинали строить такую-то дорогу. Мы строим дороги, а они созидают нас. Они учат нас мастерству, воле, мужеству, преданности. И если были у тебя какие-то кривые тропочки в душе, дорога их вольет в свою прямую, бескомпромиссную ленту, тянущуюся до горизонта, где струится свет радости от честно выполненного долга, слитого с творчеством и созиданием на благо людей.

Можно было выбрать любую другую профессию. Не захотел. Я дороге сказал «ДА». Дорога ведет меня, а я веду ее.

Смотрю на дорогу и как на грузопоток, и как на средство освоения новых территорий, и как на способ общения людей, находящихся в разных местах. Мне кажется, что дорога влияет на характер размышлений человека, едущего по ней. Хороша она, и мысли светлы у человека, и добрым словом вспоминает он тех, кто прокладывал ее, уже тогда думая о комфорте и безопасности.

Когда сам еду по дороге, во мне невольно включаются професси-

ональные качества. Если еду по той, которую строили другие, воспринимаю ее такой, какая она есть. Но когда проезжаешь по своему участку, сразу смотришь, как она выполнена в геометрических размерах, в плане, как смотрится в профиле, соответствует ли всем параметрам, насколько безопасна. Но часто дорога рождает во мне воспоминания.

ТРАССА — ТЕСТ НА ПРОФПРИГОДНОСТЬ

Помню, как в году 85-ом делали межпромысловую дорогу Стрежеевое — Вах по заказу «Стрежеевойнефть». Базировались мы тогда в тайге, вокруг почти на сотни верст — ни души: тайга да болота. Мороз стоял трескучий, 40-градусный. В ту пору работал я прорабом механизированной колонны №129 треста «Нижневартовскдорстрой». На участке на тот момент оставался единственным «начальством». Вахтовый поселок замерзал. Отключили электроэнергию, и оба дизеля, как назло, сдохли. Прорабка изнутри покрывалась инеем. Телефонная трубка, несмотря на стужу, казалось, раскалилась добела. Но, кроме треска, ничего в ней не было слышно, и эта худая связь оборвалась. Надеяться было не на что. По зимнику рванулся на вездеходе к соседям — нефтяникам — клянчить прокладку к дизелю и еще парутройку необходимых деталей, заодно и дозвониться до своих.

С техники сливали воду, соби-

рались в одном вагончике, надевали самую теплую одежду и старались как-нибудь переколотиться до утра. Дизелисты не успокаивались, все время пытались завести двигатель. Сидели в вагончике, прижавшись друг к другу, и чтобы разрядить обстановку, начинали вспоминать истории покруче сегодняшней, где всегда все заканчивалось благополучно. Что означало: не то еще, ребята, бывало, да выжили.

Наконец, приходил тягач, привозил необходимые запчасти и детали. А на стуже слесари, сняв с техники топливную систему, продували ее на морозе.

И хозяйство, и производство, и вверенный коллектив — все это на тебе. Не все всегда хорошо получалось, не хватало знаний, опыта. Если так не получалось, пробовали по-другому. Все равно дело делать нужно, и, кроме тебя, за него никто не возьмется.

Подобные ситуации сопровождали нас постоянно. И когда работал уже в СУ-920, на участке Василия Александровича Невмержицкого, приходилось не слаще. Не успевали разгрести одно, наваливалось другое. Сердце строительства дороги — карьеры. Когда там кипит работа, значит, все идет по плану. Но начинает замерзать карьер, а рыхлителя нет. Только пригнали рыхлитель, стали проводить вскрышу, дошли до синей глины, бульдозер завяз. Начинаем со всех сторон его откапывать.

А болота на Севере страшные, почитай, что и твердой-то земли нет. Бульдозеры проваливаются постоянно, вязнут. И вытащить их оттуда не так-то просто.

Действовать мне приходилось на свой страх и риск. Это были наши обычные рабочие будни. По-другому строить дороги еще никто не придумал. И трасса — самый лучший жизненный тест на профессиональную пригод-

ность, выживаемость, надежность. Ведь в таких экстремальных ситуациях сразу видно, что за человек пришел на участок, можно ли на него положиться.

И работать приходилось под полную завязку, на трассе научился я принимать конкретные, самостоятельные решения, от которых зависела не только работа, но и жизнь людей. В стужу и жару строили мы дороги к нефтяным месторождениям и чувствовали себя счастливыми. Наверно, потому что были молодыми, романтиками, вся жизнь, казалось, впереди, а сдача дороги в срок — дело чести.

Советские средства массовой информации, особенно молодежные, шквалом обрушивали на читателей и слушателей массу информации об освоении Самотлорского и других многочисленных месторождений. Тема «тюменской нефти» не сходила со страниц газет и журналов. Очерки о героях-покорителях с портретами нефтяников, газовиков и строителей рождали мечту у многих молодых — оказаться там, где кипит жизнь, строятся города, прокладываются дороги, разбуриваются нефтяные месторождения. И ехали сюда, на Югорскую землю, ударные комсомольские и студенческие отряды, кто-то поодиночке или с друзьями.

А у меня встреча с Севером произошла еще в 1980 году, когда в составе стройотряда после 4-го курса Московского автомобильно-дорожного института приехал сюда строить дорогу. Что-то тогда подсказало, что вернусь я сюда, и надолго.

Но вернулся не сразу. После окончания МАДИ два года проработал в государственном проектно-институте «Союздорпроект». Больше не выдержал.

И вот он, Север. Приняли мастером в 129-ую механизирован-

ную автоколонну «Нижневарскдорстрой». Доверили работать на отсыпке земляного полотна. Приходилось следить за разбивкой, за ровностью полотна, за разработкой карьера, регулировать работу транспорта. Не стеснялся спрашивать опытных механизаторов о том, как лучше сделать то или другое. Внимательно прислушивался к словам прорабов и начальника участка, приглядывался к их работе, умению организовать и расставить силы так, чтобы была обеспечена бесперебойность всего процесса. После Мыхпайского месторождения нас перебросили на другой участок, где делали выемку для объекта «6-я очередь на Черногорское месторождение», затем — на следующий. Наша мехколонна, где я работал мастером и прорабом, плечом к плечу трудилась с дорожниками СУ-909 — самого первого в Нижневартовском районе. Многие хорошие специалисты оттуда потом перешли в стройуправление №920.

У В.А. Невмержицкого я и принял участок, коллектив которого тогда работал на Нон-Еганском месторождении. Василий Александрович стал главным инженером управления. В то время мы постарались обустроить наш вахтовый поселок: выложили дорожки из плит, столовая хорошая у нас была, своя баня. Ответственность моя возросла, да и спрос стал строже. Как говорят дорожники, какой размер высаживают, то и собирают.

Дорожно-строительные управления создавались под нефтегазодобывающие объединения. СУ-920 строило межпромысловые и внутривидовые дороги для «Мегионнефтегаза». Отношения между дорожниками и нефтяниками были совсем другие, нежели сейчас. Заказчикам нужны были дороги, чтобы быстрее и больше

освоить новых месторождений. Они буквально просили нас ускорить сроки строительства, дополнительно проложить еще один или пять километров «промысловок», насыпать дополнительный объем грунта. И мы старались.

Слово «трасса» звучало для нас, как приказ. И пока я набирался опыта на линии, произошло самое важное — понимание рабочего человека, выработалось уважительное отношение к нему, полившему потом каждый метр отвоеванной топи, преобразенной в дорогу. Так в своей жизни я и пронес приоритет трассы, которая стала наиболее почитаемой и уважаемой в принятии решений.

Дорог было уже построено немало, с бетонным покрытием, и все-таки их катастрофически не хватало. Перебазировались с одного участка на другой. И везде глушь, тайга, болота. Доставка грузов только вертолетом. Баржами завозили топливо, а когда мелели реки, опять переходили на вертолетную доставку.

Вспоминаю сейчас то время и думаю: суровую, но необходимую школу прошли мы тогда. Вопросы снабжения всегда были бичом всех строек страны. Техника постоянно ломалась, запасных частей не было, не хватало горючесмазочных, страдали без тросов. Вот и мотались: то в контуру, то по соседям, то по нефтяникам. Глядишь, там перехватили одно, у других выпросили второе, и работа опять спорится. В ужас нас повергала одна и та же проблема — нехватка транспорта. Закупкой и распределением транспорта занимался трест «Нижневартовскдорстрой», и получить дополнительную единицу автотранспорта было очень тяжело. И вот эти, образно выражаясь, экстремальные будни, развивали в нас и деловитость, и смекалку, и хватку. Появлялся опыт в строительстве северных дорог — самое ценное



Первый карьер.

Геодезист.

качество для тех, кто стремился стать профессионалом.

Много тогда разных встреч на дорогах было. Приезжало разное начальство, кто с руганью, кто с помощью. До сих пор помнится, как один товарищ из треста, бывало, придет на черной «Волге», надет много непонятных и ненужных распоряжений, обмате-

рит, да еще и «выдрючится»: знайте, мол, кто здесь главный. Мы-то знали, что он не строитель, и это была его беда. Но нервов он нам попортил предостаточно. Ведь в те времена было такое понятие «руководитель», когда не зависимо от профессии, человек мог быть поставлен партией на руководящую работу любым отраслевым объединением или трестом, и тогда уже поговорка о двух бедах в России, в первой ее ипостаси о дураках, оправдывалась на сто процентов. Но и такие случаи давали бесценный опыт — как не надо руководить.

РОДНОЙ КОЛЛЕКТИВ

Когда я пришел работать в СУ-920, здесь уже были свои традиции. 1 апреля 1971 года был издан приказ по тресту «Тюменьдорстрой» о создании строительного управления на базе прорабского участка СУ-909 в составе «Тюменьдорстрой» Главдорстроя СССР в поселке Мегион. Меня

приятно удивил коллектив — доброжелательность и взаимопонимание создавали атмосферу радости труда. Создавались, как и везде, какие-то ситуации и моменты, но не было одного — непримиримости, подножек, подстав.

В это время управлением руководил Иван Петрович Дорофеев, а главным инженером был Альберт Александрович Каспаров. С Иваном Петровичем я начинал в одной мехколонне. Он — начальник участка, а я — мастер. Послали нас тогда на дорогу Нижневартовск — Радужный. Сделав объемы, мы снимались. Дорофеев пригласил меня к себе, выпили с ним по чарке, он и говорит:

- Напористости у тебя достаточно. Будь поближе к людям, и все у тебя получится хорошо.

Не знаю, что Иван Петрович во мне тогда приметил. Но слова его прозвучали, как напутствие. А когда я пришел в СУ-920 и стал начальником участка, он просто замучил меня придирками. Стоило мне только приехать в контору для решения неотложных вопросов, как тут же:

- Ты чего в конторе делаешь? Твоя работа на линии.

И объяснять что-либо было бесполезно. Однажды я демонстративно ушел с планерки и так хлопнул дверью, что только стены затряслись. А Иван Петрович, знай себе, только ухмылялся добродушно. Чуть позже я понял, это был метод его воспитания линейных работников.

Был Иван Петрович человеком душевным и очень доброжелательным, за дело болел всей душой, был настроен на людей, если и ругал нас, то необидно, по-людски. Хороших людей любят не только их близкие и окружающие, но и Господь, который забирает к себе лучших.

По осени поехали ко мне на участок на Гун-Еганское место-

рождение с Иваном Петровичем, который сидел за рулем, я сзади, рядом со мной работница профкома. Видимо, усталость на миг смежила его веки, и мы оказались на встречной полосе. Летящая на высокой скорости «Татра» всячески пыталась уйти, но безуспешно. Наша машина врезалась в «Татру», да так, что у нее выбитым оказался средний мост. Я вылетел в лобовое окно и откатился к обочине. Поднялся: узик искорежен, Иван Петрович весь в крови лежит на дороге с оторванной ногой, искалеченный. Через мгновение наступила смерть от многочисленных травм головы. Я был в шоке, искал возможность отправить его в больницу, кто-то нашел одеяло, переложили его, понесли в другую машину. Так не стало Ивана Петровича — одного из тех, кто первым прокладывал многочисленные дороги в Нижневартовском районе между месторождениями и городами.

Я же легко отделался: только рассекло кожу на голове, да получил несколько синяков. Но от потери этого замечательного человека, своего старшего товарища, наставника и от аварии отошел не скоро.

Начальником СУ назначили А.А. Каспарова. Начальником участка я проработал полтора года, и это время для меня оказалось самым тяжелым. У меня на объекте произошел несчастный случай. На укладке дорожной плиты шоферу показалось, что кто-то свистнул, он тронулся, а стропальщик не удержался и перекинулся головой через задний борт. Не спасла его каска. Комиссия долго разбиралась, искала виновного. Как начальник участка я получил строгий выговор, хотя вины моей никакой не было.

И сегодня мы помним их всех, наших ребят, безвременно ушедших от нас, но оставивших после себя светлую память в наших сер-

ддах. А лучшим памятником им стали хорошие дороги, начатые ими.

Вскоре после этого случая меня перевели в ПТО. Работа новая, пришлось в нее влезать, изучать документы. Считаю, если тебе вверили какой-то участок работы, то ты должен изучить его досконально, чтобы не страдали другие, которые напрямую зависят от того, какого качества, условно говоря, продукцию они получают от тебя.

Душа моя срослась с коллективом. Мы продолжали обустривать Южно-Аганское, Покамасовское, Локосовское, Чумпаское, Гун-Еганское и другие месторождения. Наш начальник пошел на повышение и уехал в Смоленск.

В стране полным ходом шла перестройка. Горбачев ездил по разным весям, везде играли в демократию, выбирали руководителей, а в экономике наступал спад. Наше управление не стало исключением. На должность начальника управления были выставлены три кандидатуры.

Помню, как вошел ко мне в ПТО один из прославленных наших бригадиров Подолько Анатолий Афанасьевич и сказал: «Алексей Владимирович, мы выставляем твою кандидатуру на должность начальника. У тебя есть время, подумай. Нам варягов не надо, а тебя мы знаем и уже хорошо изучили». И тогда я ему ответил, что соглашусь, если они все будут помогать мне. Но сомнения не покидали. Мне было всего 29 лет, мной не пройдена вся служебная лестница, и опыта руководства большим коллективом не было. Но другой кандидатуры из числа нашего управления тоже не было.

Помню, это был февраль 1989 года. Общее собрание. Сотни глаз устремлены на меня. Среди множества других вижу тех, с кем работал на трассе: Иван Иванович

Федоров, Василий Александрович Невмержицкий, Анатолий Николаевич Космылин, Надежда Федоровна Карпова — инженер по качеству, приезжавшая постоянно на наш участок, мастера, прорабы, механизаторы, дорожные рабочие, с кем съел не один пуд соли, и специалисты управления, с которыми сработался и знал, как умеют слаженно и плодотворно трудиться они. Вот он, весь коллектив, ставший мне близким и дорогим, без которого уже и не мыслил себя. По результатам голосования я вступил в новую должность — начальника СУ-920.

Кризис углублялся и наступал полный развал.словно огромный, неудержимый бульдозер шел по стране, подминая под себя всю экономику, в том числе и дорожное хозяйство. Становилось все хуже и хуже. Финансирование исчезало.

Вовсю уже шел процесс коммерциализации предприятий. Готовился план приватизации по определенным методическим рекомендациям. Впервые я познакомился с городом Ханты-Мансийском, где проходила вся эта процедура. Наше предприятие стало акционерным обществом открытого типа, 38 процентов акций остались за государством, остальные распределили в коллективе.

Обстановка день ото дня становилась плачевнее. Не стало заказов: произошел распад нефтяного комплекса. Нечего было строить из-за отсутствия финансирования. Перебивались обустройством кустов и подъездных дорог к ним. Исчезали многие дорожно-строительные управления, другие едва теплились. Сколько бессонных ночей проводили, собравшись своим штабом! Брались за любые работы, зарплаты не было, ввели чековые книжки, чтобы по ним получать продукты



Сдача первой
автодороги Мегион
— Нижневартовск,
построенной
СУ-920.
Слева направо:
начальник
строительного
участка
В.Г. Панькин,
главный энергетик
ИМ. Згерский,
начальник ППО
А.А. Салов, начальник
РММАА Фролов, зам.
начальника
управления
Е.А. Гурвич. Ноябрь
1971 год.

в магазине. Мы буквально выжи-
вали, как могли.

Возвращаясь в то время, еще
раз спрашиваю себя, что же дава-
ло мне силы вынести все это и не
потерять коллектив? И однознач-
но отвечаю — чувство ответ-
ственности и доверие людей. Ни
один итээровец не ушел тогда из
коллектива. Порою ночью зами-
рал от мысли, а что, если у людей
завтра и куска хлеба не будет?
Вновь собирался с силами, с мыс-
лями и намечал план действий. И
бартером занимались, и на «по-
денщине» бывали, и...верили, что
настанут лучшие времена.

Когда главный инженер Вале-
рий Фельдман уехал в Анапу и
возглавил там дорожно-строи-
тельное управление, я упросил
Василия Александровича Не-
вмержицкого возглавить инже-
нерную службу.

В «мутной воде» тогда сплошь и
рядом очень предприимчивые
люди пытались наловить поболь-
ше «рыбы». До сих пор твердо
уверен в том, что если руководи-
телем в первую очередь ставятся
его личные цели, то ничего хоро-
шего из этого не получается. Но

*«Самому неудержимому воображению не предста-
вить всей гармонии могучего, непрерывного движения
по трассе. Пролетают в снежных брызгах гигантские
лесовозы и голубые большие грузовые самосвалы —
только на расстоянии можно охватить их взглядом.
Везут трубы для буровых, плиты и гравий для дорож-
ников, оборудование для насосных станций и лес для
прокладки путей к новым скважинам. Все стремится
сквозь тайгу мимо кедров, прозрачных от инея и ярко-
го света».*

«Литературная Россия», 11 февраля 1972 года.



если цели и задачи связаны с устремлением коллектива на развитие предприятия, а твой вектор лишь сонаправлен с ними, подчиняется этому направлению, тогда все прикладывается, и обретается устойчивое и достойное движение вперед.

С той командой, которая сложилась в СУ-920, можно было двигаться вперед.

Пришлось пройти свои «университеты» по экономике и финансам. В управлении работали прекрасные специалисты, а некоторые из них и по сей день трудятся — это Тамара Тимофеевна Довганенко, Евгений Николаевич Васин, Александр Аркадьевич Фролов, Владимир Николаевич Шевцов, Владимир Иванович Губарь, Юрий Алексеевич Петриченко, Анна Гарриевна Артеc и многие другие.

Несмотря ни на что, продолжали строить промышленные дороги и кустовые площадки на Покамасовском, Ван-Еганском, Урьевском, Нивагальском месторождениях, приступили к обустройству новых объектов — на Покачевском и Ключевом месторождениях, расширяли их обустройство. Брались за строительство небольших участков дорог. Мы дер-

жались на плаву и не собирались терпеть кораблекрушения.

Первым исполнительным директором в СУ-920 был Василий Александрович Невмержицкий, позднее его заменил Владимир Иванович Губарь. В настоящее время управлением руководит Александр Михайлович Губарев.

Много дорог построило СУ-920 по заказу крупнейших нефтегазодобывающих объединений Западной Сибири, таких, как «Мегионнефтегаз», «Нижневартовскнефтегаз», «Лангепаснефтегаз», «Варьеганнефтегаз». Но для него, как и для всех предприятий страны и региона, закончился определенный этап пути. На дворе наступили новые времена, которые требовали огромного мужества и труда, чтобы выжить, выстоять и подняться.

НОВЫЙ ЗАКАЗЧИК — НОВЫЙ ПОДХОД

В 1994 году в нашем округе образовался Дорожный департамент, появилась надежда, что будет действовать единая программа строительства дорог, появится надежный заказчик, бюджетные средства. Дорожники воспрянули духом. А программа ставилась очень серьезная — создать еди-



ную окружную сеть автомобильных дорог. Раньше мы были нацелены только на строительство промышленных дорог, теперь же нужно было соединить между собой города и населенные пункты. Округ оставался как бы разорванным на три части: не было дорог от Нижневартовска до Сургута, от Сургута до Ханты-Мансийска и от Ханты-Мансийска до Нягани. Разрабатывался проект создания Северного широтного дорожного коридора.

Были проекты, но еще не было отлажено финансирование. Начальник Дорожного департамента Виктор Александрович Бец предложил тогда приступить к строительству участка дороги Лангепас — Сургут, протяженностью 5 километров. Он сказал: «Стройте, но денег пока нет, и не рассчитывайте ни на что. В следующем году посмотрим». Мы взялись за строительство, работали на своих ресурсах, где-то занимали, словом, выходили из положения, как могли. А тут и де-

партамент стал крепнуть, подниматься на ноги, появился план, и пришли первые деньги.

Считаю, что Виктор Александрович тогда принял важное и смелое решение и отстоял его. Ведь муниципальные образования противились, мотивируя тем, что есть дорога, и через Когалым можно проехать, дескать, совсем неэкономично и нецелесообразно строить автомобильную дорогу параллельно железной. Но В.А. Бец сумел убедить губернатора округа А.В. Филипенко в необходимости строительства, и оно началось, хотя и без денег. Сейчас никому и в голову не придет мысль о том, что можно было обойтись без этой дороги.

Все мы, дорожники округа, друг друга знали и раньше. Департамент формировался на наших глазах. Туда ушли опытные до-



Коллективом на демонстрацию.



Спорт.

рожники, многие из них работали в Сургутдорстрое. И, конечно, еще в те годы между нами нарабатывались и складывались деловые отношения.

С появлением Дорожного департамента мы все с облегчением вздохнули: можно было строить нормальные, настоящие дороги. Промысловки для нефтяников — это совсем другой уровень. Многие из нас помнят, как в былые времена в конце года наезжало к

нам руководство нефтяников и наше трестовское, и начинались «кройка и шитье»: «Здесь уже, здесь ниже, надо обеспечить ввод километража». Конечно же, вся эта теория и практика «плавающих насыпей» приемлема только для обустройства нефтегазовых месторождений. И когда мы начали прокладывать дороги между городами, то поняли, что можем и хотим делать хорошо. В округе наступила пора сооружений настоящих, серьезных дорог.

Люди нашего управления трудились на участке Лангепас — Сургут с огромным энтузиазмом. Сдали участок дороги с бетонным покрытием, и наш объект при подведении итогов работы по качеству строительства занял первое место.

Появились другие заказы Дорожного департамента. Построили объездную дорогу вокруг Мегиона, провели ремонт на дороге Мегион — Покачи. Мне уже было легче работать. И опыт руководства появлялся, и команда в управлении была на редкость друж-

ная и сплоченная. Начали мы тогда и «социалку» развивать, и жилье строить.

УЧИТЕЛЬ

Когда я первый раз попал за границу, в Америку, меня удивили и поразили дороги — их состояние, ровность, качество, геометрические размеры. А чем мы хуже европейцев и американцев? Хочется строить дороги такого же уровня. Нужно заниматься, в первую голову, качеством: и подрядчику, и заказчику. Для этого необходимы: нормальное финансирование, определенная техника, возможность обучать людей. Ведь у нас в дорожном строительстве работают такие светлые головы, с громадным опытом, умеющие сооружать автомагистрали в любых климатических условиях. Опыт таких людей и стремление нас, более молодых, выйти на высокий уровень в своей отрасли становится насущной задачей. Но вначале расскажу о своем учителе.

В Нижневартовске находилось производственное строительно-монтажное объединение «Запсибдорстрой», которое почти 20 лет возглавлял легендарный человек в дорожном строительстве, Герой Социалистического Труда Александр Исакович Каспаров.

Его-то я и считаю своим учителем. Знал я его еще по Москве, мы с его сыном — Альбертом — учились на одном факультете. И когда готовили дипломные работы, Александр Исакович живо интересовался, давал нам консультации. На том мы и расстались. И спустя какое-то время мы все оказались на стройках Западной Сибири.

Многие дорожники нашего округа хорошо знают его. Будучи уже начальником управления, мне доводилось общаться с ним, решать вопросы. Начальник я был молодой. Разговоры с ним, его советы, замечания помогали

во многом. Наблюдал за ним, видел, как он принимал решения, делегировал полномочия, общался с людьми. Говорил Александр Исакович всегда без крика, без ругани, веско и настойчиво, и слушаться его нельзя было. Я не переставал у него учиться. Впитывание шло постоянно. Это человек очень конкретный, уверенный в себе в силу своего опыта, знаний. Он смело действовал, принимал решения в абсолютной уверенности, что они правильны. Все, что я наблюдал и получал, старался реализовать через собственную призму, применимо к себе и своим условиям. Если чувствовал каспаровскую поддержку в каком-то вопросе, четко знал, что все будет именно так, как мы договорились.

Такие люди, как Александр Исакович, не понимают значения слов «заслуженный отдых». Каспаров — это человек, для которого дорога — это жизнь, а жизнь — дорога. Он обладает, кроме Звезды Героя Социалистического Труда, Золотой Звездой Героя Афганистана, кавалер двух серебряных медалей ВДНХ за качество строительства автомобильных дорог, академик Академии транспорта. И, разумеется, он и не думал сидеть на заслуженном отдыхе, и через два-три месяца уже работал в фирме «Интердорстрой».

РОЖДЕНИЕ «ХАНТЫ-МАНСКИЙСКОДОРСТРОЯ»

В 1996 году СУ-920 преобразовали из АООТ в ОАО. Постепенно наращивали объемы и технические мощности. Дела у наших соседей катились под уклон. Трест «Сургутдорстрой» прекратил свое существование. Такая же участь постигла завод «Трансжелезобетон». Не у дел оказались когда-то сильные дорожно-строительные управления №904, 942, 926. Наши взгляды были направлены на Сур-

гут, потому что строили дорогу Лангепас — Сургут, шло расширение в этом направлении. У нас появились мысли приобрести контрольный пакет акций, выкупить это предприятие. И это было сделано. Что в первую очередь предстояло сделать на обломках этого большого треста? Часть управлений уже ничего из себя не представляли и имели только огромные долги. Из всех подразделений «живые» были только управления №905 и 967. Решено было объединить эти два управления и СУ-920 в составе «Ханты-Мансийскдорстроя». Сюда же вошли Мегионская строительно-транспортная компания, завод «Трансжелезобетон» и инженеринговое предприятие «Дорстройинвест». И в сентябре 1998 года на территории нашего округа появилось большое предприятие «Ханты-Мансийскдорстрой».

Начали подбирать команду из профессионалов и руководителей. В управленческий аппарат «ХМДС» пришел исполнительный директор, бывший начальник СУ-905, заслуженный строитель РФ Владимир Федорович Большаков, директором по капитальному строительству — заслуженный строитель РФ Александр Николаевич Ксенофонтов, директором по производственному обеспечению и развитию — Валерий Алексеевич Сусликов, прекрасные инженеры производственного отдела Любовь Ильинична Ковалева и Любовь Николаевна Некрасова, а также другие достойные специалисты.

Еще до создания Дорожного департамента положили начало строительству автодороги Приобское — Ханты-Мансийск, куда были привлечены СУ-905, СУ-967 и существовавшее тогда СУ-904. Этот объект и стал первым от заказчика — Дорожного департамента.

Объединившись, мы провели

необходимые мероприятия: обновление основных фондов, техническое перевооружение, создание производственной инфраструктуры, переподготовку кадров. Предприятие оказалось конкурентоспособным не только на рынке дорожного строительства округа, но и за его пределами.

Одно из старейших дорожно-строительных предприятий в Ханты-Мансийском округе — СУ-905 базируется в Нефтеюганске. Создано оно было в 1965 году, когда начиналось освоение Севера. Владимир Федорович Большаков смолоду влился в этот крепкий своими достижениями и традициями коллектив, где прошел всю «лестницу» — от дорожного мастера до директора. Вместе со всеми сооружал дороги, пробиваясь по болотам и по зимникам на машинах, на вертолете добираясь до вахтовых поселков.

Коллектив СУ-905 построил дороги от Нефтеюганска к Мушкино, Мамонтово, Приобскому месторождению, а оттуда к Ханты-Мансийску. Немало построено промысловых дорог к нефтяным месторождениям — Салымскому, Южно-Сургутскому, Федоровскому и другим. Но все это, как говорится, уже осталось за спиной. Коллективом СУ-905 в настоящее время руководит директор Николай Васильевич Балашов. До сих пор в коллективе трудятся ветераны производства: начальник участка Анатолий Алексеевич Декин, Леонида Сергеевна Некипелова, Иван Васильевич Наволокаэ.

СУ-967 было передислоцировано из Нового Уренгоя в Ханты-Мансийск, а организовалось оно в 1983 году. Директор СУ-967 Валентин Валентинович Гирин точно так же, как и все предыдущие руководители, начинал трудовую биографию с дорожного мастера. В хорошего специалиста-руководителя вырос Константин Алек-





Объездная дорога в районе г. Ханты-Мансийска.

сандрович Чертков, занимающий должность главного инженера.

Силами этого управления завершено строительство дороги Ханты-Мансийск — Приобское. Кроме этого, СУ-967 сдало объездную дорогу вокруг Ханты-Мансийска, к речпорту, причалу, подъезд к автокемпингу, 14 городских улиц с полной реконструкцией и другие объекты. Вместе с другими управлениями работает на сооружении автодороги Ханты-Мансийск — Нягань и занимается подъездами к мосту через Иртыш.

В коллективе трудятся лучшие дорожники: Владимир Васильевич Денисюк, Магомед Магомедов и десятки других, которые на протяжении многих лет работали на трассе, и сегодня продолжают трудиться и воспитывать достойную смену.

Руководители наших строительных управлений имеют хорошую школу, все они окончили

Академию народного хозяйства, грамотно и эффективно управляют производством.

Северная трасса проверяет и выковывает характеры людей. Мы проверены трудностями, холодами, экстремальными ситуациями, поэтому доверяем друг другу.

ДЕНЬ СЕГОДНЯШНИЙ

Сейчас стоит задача по строительству дорожного коридора по Ханты-Мансийскому округу, большие объемы предстоит осваивать на реконструкции автодороги Ханты-Мансийск — Тюмень. Мы сооружаем дорогу Ханты-Мансийск — Нягань, где нам определено 115 километров. 54 километра мы сдаем в 2004 году, а оставшийся 61 километр нам предстоит ввести в 2005 году. Этот участок — часть федеральной трассы, он является главным объектом не только для Ханты-Мансийскдорстроя, но и для ок-

руга. Люди постоянно интересуются, когда будет введена дорога? С нетерпением этого события ждут в Нягани, Советском, Урае и других населенных пунктах. На сооружении этой дороги трудятся все наши строительные управления и водители Мегионской строительного-транспортной компании.

В 2004 году должны сдать автодорогу Светлана — Пойковский, завершим строительство подъездных дорог к мостам через реки Обь в районе Сургута и Иртыш возле Ханты-Мансийска. Продолжаем строительство дороги от Нижневартовского водозабора до Большетархова.

Силами наших подразделений сооружаются автодороги в Омской области. По итогам 2003 года управления дорожного хозяйства Омская областная администрация признала ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой» лучшей подрядной организацией по качеству и темпам производства работ, по культуре, организации производства.

Дорожный департамент выдерживал правильную политику, создавая сеть автомобильных дорог в округе. Проведена реконструкция федеральной дороги за счет средств Дорожного фонда на участках Приобское — Приразломное, Пойково — Светлана.

За 10 лет нами внесен очень большой вклад в развитие дорог округа. Процентом 40 от объемов работ, запланированных Дорожным департаментом, было освоено силами «Ханты-Мансийскдорстрой».

Еще раз хочу подчеркнуть, что качество строительства дорог при этом заказчике резко повысилось. Чтобы удержаться на рынке, быть конкурентоспособными, мы стараемся идти в ногу со временем, не отставать от достижений науки в дорожно-строительной отрасли, применяем

новые технологии, материалы, технику. Причем все это проводится в тесном сотрудничестве с Дорожным департаментом. Дорожники не покровили душой, когда в свое время сказали, что создание отраслевого департамента явилось «палочкой-выручалочкой» для дорожно-строительных фирм в округе.

Нами уже положено начало строительства дороги Ханты-Мансийск — Горноправдинск. Там довольно приличный объем — 150 километров. Осуществляя программу строительства дорог ХМАО, Дорожный департамент выступил заказчиком строительства автомобильной дороги Ханты-Мансийск — п. Горноправдинск — автодорога Тюмень — Ханты-Мансийск, что позволит открыть сквозной проезд, сокращающий значительное расстояние по маршруту от Ханты-Мансийска до федеральной трассы на Тюмень. Надеемся также на то, что нам сделают предложение по сооружению объездной дороги вокруг Пыть-Яха.

Наше предприятие тесно и плодотворно сотрудничает с региональными дорожными дирекциями — Ханты-Мансийской, Нефтеюганской, Нижневартовской, Сургутской. Мы нарастили объемы, их надо удерживать, развитые мощности надо обеспечивать работой.

С такими специалистами, которые трудятся в Дорожном департаменте, можно решать любые задачи. Давно я знаю нынешнего начальника департамента Сергея Владимировича Галкина, с которым тесно сотрудничаю. Это грамотный специалист, опытный организатор, который держит руку на пульсе времени, постоянно следит за всеми новшествами в дорожном строительстве. Приятно работать с профессионалами, делиться с ними идеями, понимать друг друга и служить об-



щему делу — развитию нашего округа и страны в целом. Не было такого, чтобы какой-то вопрос мы не смогли решить в департаменте или не пришли к компромиссу. За десять лет, по-моему, таких прецедентов не было. Расцветом, пиком дорожного строительства в округе были 1999 — 2002 годы, когда шло нормальное финансирование, вовремя и на хорошем уровне сдавались объекты. С ликвидацией дорожного фонда опять начались трудности в строительстве дорог.

Приходится изыскивать резервы, искать заказы, словом, реагировать на уменьшение объемов работ, которые раньше предоставлял Дорожный департамент округа. В первую очередь мы занялись проблемой сокращения и управления затратами, компания претерпела структурные изменения, произошли изменения в финансовой политике. Кроме этого, стали искать точки соприкосновения интересов с нефтяными и газовыми компаниями, нуждающимися в строительстве и реконструкции дорог.

Нет у строителей большей радости, чем сдача объекта заказчику. Помнится, осенью 2003 года мы сдавали объездную дорогу вокруг Нефтеюганска, потребность в которой назрела еще 10 лет назад. Знали, что все сделали с соблюдением норм и правил, но все равно волновались, а объект был принят с первого предъявления. На разрезании ленты присутствовал и Виктор Александрович Бец, бывший тогда еще начальником Дорожного департамента.

Экзамен на качество сдаем постоянно, на каждом объекте, и нам хочется получать хорошую оценку своей работы. Без высокого качества на рынке сегодня не удержаться, оно в большей степени определяет имидж компании. В Ханты-Мансийскдорстрое это-

му вопросу придается первостепенное значение. У нас прекрасные кадры, мощная производственная база, и мы хотим использовать весь свой потенциал в полную силу.

ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ — КАЧЕСТВО

Сегодня на рынке дорожного строительства можно удержаться только за счет качества построенных дорог. Они должны соответствовать мировым стандартам. На своем предприятии внедряем систему менеджмента качества, которая дает выход на совершенно другой уровень. У нас есть все, чтобы качество построенных дорог было самым высоким и в округе, и в других регионах: импортная техника, разработанные технологии, обученные специалисты. Мы настроены на конструктивные и доверительные взаимоотношения с партнерами и потребителями. При этом каждый, от рабочего до генерального директора, отвечает за качество своего труда.

У нас проводится конкурс «Лучший в области качества ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой» среди подразделений, участков, отделов и служб, топ-менеджеров и менеджеров. По итогам 2003 года были определены победители этого конкурса. Сегодня можно сказать, что конкурс стал одним из действенных рычагов повышения конкурентоспособности нашей фирмы.

С целью обеспечения гарантированного уровня качества, выполнения высоких требований на важнейших объектах Дорожного департамента, где мы работаем, организовано инженерно-техническое сопровождение дорожно-строительных работ. Для этого привлекаются независимые инженерные организации.

В 2003 году ОАО «Ханты-Ман-

сийскдорстрой» сертифицировало основной вид продукции дорожного строительства — выпуск асфальтобетонных смесей всех типов. С 2002 года официально внедрена и функционирует документированная система менеджмента качества. Внедренная система менеджмента качества прошла предварительный аудит на соответствие необходимым требованиям. В июне 2004 года специалисты Госстроя провели производственный аудит на подтверждение качества продукции. Разработаны и внедрены стандарты предприятия на основные производственные процессы.

Вследствие проделанной работы Ханты-Мансийскдорстрой не имеет значимых претензий или рекламаций от основных заказчиков на нашу продукцию, что позволило, например, в 2003 году сдавать объекты в эксплуатацию с первого предъявления.

В ТЕСНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ С НАУКОЙ

В уникальных условиях Западной Сибири обеспечение качества дорожно-строительных работ немислимо без сотрудничества с научными организациями, внедрения новых технологий. Увеличение гарантийного срока, надежности объектов и постоянное улучшение качества выпускаемой продукции на основе применения высококачественных материалов и технологий — один из основных элементов политики в области качества.

Климатические особенности нашего региона определяют необходимость самостоятельных научных разработок по многим проблемам дорожного строительства.

Наше акционерное общество вместе с Дорожным департаментом работало над проблемами, возникающими в связи с

применением асфальтобетона для покрытия дорог. Еще в 1997 году при содействии заказчика была приобретена установка по модификации битума. В сотрудничестве с институтом «СоюздорНИИ», национальной академией наук Белоруссии, компанией «Техпрогресс», центральной лабораторией Ханты-Мансийскдорстроя провели подборы составов полимерно-битумных вяжущих, комплексные испытания составов и утверждение их в Центрдорконтроле Росавтодора. В верхних слоях покрытия стали применять полимерасфальтобетон, который обеспечивает повышенную трещиностойкость и продлевает срок службы асфальтобетонных покрытий в условиях нашей климатической зоны.

В период строительства с 2000-го по 2003 год применение асфальтобетонных смесей на основе полимерно-битумных вяжущих было впервые применено при строительстве и реконструкции участков дороги Ханты-Мансийск — Тюмень. Также в этот период был освоен выпуск мастики на основе ПБВ для герметизации швов в покрытиях автодорог.

Для улучшения адгезионных свойств битумов на некоторых участках применили присадку «Амдор-9», и дорожные покрытия там отличаются повышенной влаго- и морозостойкостью, повышенной устойчивостью к процессам старения.

Ханты-Мансийскдорстрой сооружает земполотно с полной выторфовкой. На своих объектах широко используем технологию создания заделов земляного полотна путем интенсивной отсыпки нижних слоев в зимний период, последующим уплотнением виброкатками в летний период и доведения до проектной отметки. Внедрение таких технологий улучшает качество земполотна,



повышает долговечность конструкции дороги.

При строительстве искусственных сооружений с 2001 года взамен материалоемких железобетонных конструкций применяются конструкции гофрированных металлических элементов труб диаметром до трех метров. Внедрение таких конструкций экономит трудовые затраты, сокращает сроки строительства. При строительстве объездной дороги вокруг города Нефтеюганска, сооружении подходов к мосту через Обь при укреплении откосов насыпи в больших объемах применяется георешетка с заполнением отверстий каменным материалом, растительным грунтом.

При устройстве щебеночных оснований дорожных одежд с 2002 года Ханты-Мансийскдорстрой перешел на применение щебеночных смесей оптимального состава вместо традиционного набора фракционных щебней.

Подобное применение обеспе-



чивает высокий уровень основания дорожных одежд.

Освоение новых технологий, материалов приносит определенный экономический эффект заказчику при дальнейшей эксплуатации построенных участков дорог, а также дает преимущество в конкурентной борьбе на строительном рынке.

Дорожным департаментом округа разрабатываются новые тех-

Полная выторфовка.

Применение гофрированных труб.



*Ввод очередной
автодороги.*

*Команда Ханты-
Мансийскдорстрой
разрабатывает
стратегию
компании.*

нологии работ и нормативные документы, которые затем внедряются на объектах заказчика. В связи с этой программой наш коллектив готовится к переходу на новые технологии с применением щебеночно-мастичного асфальтобетона на устройстве дороги Тюмень — Ханты-Мансийск.

Все новые разработки приме-

нены на строительстве Северного широтного коридора на участках дорог: Ханты-Мансийск — Нягань, Ханты-Мансийск — Нефтеюганск и Нефтеюганск — Сургут.

На предприятии разработана и реализуется программа технического перевооружения и реконструкции производственных мощностей. Особое внимание уделяем выбору надежных поставщиков качественного сырья, материалов, оборудования.

В ПОИСКАХ ОПТИМАЛЬНОГО ПУТИ

Постоянно меняющиеся внешние условия, которые в России весьма специфичны, диктуют необходимость искать оптимальный путь и способы ведения бизнеса. Начали активно осуществлять работу по оптимизации организационной структуры, начиная с выбора оптимальной модели ведения бизнеса и заканчи-

вая описанием всех бизнес-процессов и должностных инструкций. Проводим аттестацию руководителей высшего и среднего звена, специалистов. Разработали и внедрили систему оперативного финансово-экономического планирования, учета и контроля.

Важным моментом стала постановка управления персоналом, разработка кадровой политики, что привело к организации конкретных мероприятий по целенаправленной работе с персоналом для обеспечения стабильности и эффективности работы компании. Необходимое условие успешности предприятия — профессиональные и заинтересованные сотрудники.

Разработанная программа для наших подразделений позволила технологизировать процесс производственного и экономического планирования, управлять затратами, оценивать экономическую эффективность выполняемых дорожно-строительных работ.

Какой мы предвидим конечный результат? Создание стабильной, устойчивой к любым внешним и внутренним колебаниям, постоянно совершенствующейся, управляемой компании, сотрудники которой имеют ясное представление о своей работе и перспективах, заинтересованы в успешности компании. Достижимый этим экономический эффект — снижение финансовых потерь, контроль прибыльности каждого объекта, организация постоянного потока заказов.

Коллектив, безусловно, является важнейшим звеном компании, потому что изначально это самый активный элемент, способный к самообучению и развитию. В современных условиях он становится единственным конкурентным преимуществом предприятия.

В минувшем году ввели в дей-

ствие положение о работе с персоналом. В нем предусмотрена работа с резервом, по наставничеству, адаптации.

Особым уважением у нас пользуются семейные династии дорожников. И сегодня рад назвать их — это Некипеловы, Свирид, Федоровы, Довганенко. У нас трудятся специалисты, имеющие заслуженные награды и высокие звания. Среди них есть награжденные орденами Трудового Красного Знамени — А.И. Окатов, И.Е. Гришин; «Трудовой Славы II степени» — Т.М. Идрисов, «Трудовой Славы III степени» — А.И. Некипелов, медалью «За доблестный труд» — Т.Г. Вавилина. Четыре человека — заслуженные строители РФ, трое — почетные транспортные строители. Многие достойные сотрудники награждены медалью «За освоение и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», знаками «Почетный строитель РФ» и «Почетный транспортный строитель РФ».

КУДА НАС ВЕДУТ ДОРОГИ

В 1995 году Научно-техническим центром Дорожного департамента ХМАО была разработана «Концепция строительства автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе». В 1998 году подписано соглашение между Республикой Коми, Свердловской, Тюменской и Томской областями, ХМАО, ЯНАО и ФДС РФ «О сотрудничестве в развитии транспортной инфраструктуры», в рамках которого осуществляется реализация программы строительства Северной широтной автомобильной дороги. Общая протяжённость всего маршрута Северного коридора — 2 545 километров. Первое такое направление — Северный широтный коридор: меридианный маршрут Ханты-Мансийск — Сургут — Нижневартовск — Томск. Сюда вписались и оба моста — через

реки Обь и Иртыш, которые соединяют широтный коридор от Томска до Перми.

Если мы работаем на перспективу, то, по моему глубокому убеждению, приоритетную роль должны играть безопасность трассы и качество дорог. Я думаю, что здесь, по Западной Сибири, дороги должны быть более высокой категории, этого требуют особенности широтного коридора. Мне кажется, там, где мы рассчитываем, что грузопоток пойдет из Восточной Сибири в Ханты-Мансийск через Свердловскую область, а не через Тюмень, то дорога нужна с четырехполосным движением. Нужно сделать нормальный выход по четырехполосной схеме и к Северному Ледовитому океану. Далее, необходимо увязать в систему дорог многие поселки и ХМАО, и ЯНАО. Есть поселки, которые на сегодня

нишний день вообще оторваны от цивилизации. Нельзя рассуждать, что из-за каких-то полутора тысяч человек, живущих в поселках, незачем строить дороги. Нужно строить нормальный выход на Томскую область. Ограничиваться Ханты-Мансийским округом в строительстве дорог не имеет смысла. Северный широтный коридор открывает прекрасные возможности и перспективы дальнейшего наращивания объемов работ.

У нашей компании есть достойные конкуренты в округе. Ханты-Мансийскдорстрой входит в первую тройку дорожно-строительных фирм. И я надеюсь, что дороги будут строить профессионалы, выйдя на нормальный уровень генподряда. Думаю, что в перспективе достойным фирмам найдется работа в полном объеме.



Давайте немного оглянемся назад. Сегодня забыты практически все проблемы, которые были связаны с бездорожьем, и все принимается, как должное. Мы помним, как выбирались на Большую землю, как доставляли грузы, питание, самое необходимое. Время идет, меняются условия, потребности, наш край. Острой необходимостью является прямой выход в различные регионы страны, вхождение в планируемую международную линию грузопотоков, типа Трансазиатской.

На ближайшую перспективу необходимо построить дорогу на Томск с выходом на Восточную Сибирь и автомагистраль на Свердловскую область через Ивдель, откуда мы получаем выход на Центральную Россию. Претворение в жизнь таких проектов было бы большим делом.

Завершив строительство доро-

ги Ханты-Мансийск — Нягань, округ закольцовывается автомобильными дорогами. Основная задача — обеспечение округа нормальными автодорогами завершится. Значимые проекты, в которых мы принимали участие, — это соединение Нижневартовска с Сургутом, Нефтеюганска с Ханты-Мансийском, Ханты-Мансийска с Няганью. Это обеспечивает целостность территории округа: и связь людей, и поток грузов, и избежание многих сложностей. Образно выражаясь, разорванные кровеносные сосуды округа скоро соединятся.

ПЛАНКА МАКСИМАЛЬНОЙ ВОЗМОЖНОСТИ

В 2000 году мы создали дорожно-строительную компанию «АВТОБАН». В этот холдинг входят предприятия Западно-Сибирского региона, европейской части





*Устройство
асфальтобетонного
покрытия.*

России и зарубежного филиала. Управляющая компания находится в Москве.

А начиналось все так. СУ-920 в 1999 году образовало на Большой земле два своих филиала — Тульский и Воронежский. Поднимать эти филиалы поручили опытным профессионалам, которые поехали туда с Севера. Были выиграны тендеры на строительство федеральных автомагистралей «Дон» и «Крым». Филиалы оснастили импортной дорожно-строительной техникой, асфальтобетонными заводами.

Считаю большой удачей, что удалось уговорить Александра Исаковича Каспарова прийти работать в компанию «АВТОБАН». Он — исполнительный директор компании по европейскому региону России.

Тульским филиалом руководил Юрий Алексеевич Петриченко, а в настоящее время — Виктор Петрович Чеклоуков. Главным

инженером там трудился Николай Александрович Носач, а ныне он — заместитель исполнительного директора А.И. Каспарова. Коллектив Воронежского филиала возглавляет Валентин Григорьевич Малявский. Несколько лет он работает на строительстве магистрали «Дон». Здесь значительно выросло качество работ, что подтверждают технические испытания технико-эксплуатационных характеристик покрытия дорожной одежды. На сегодня заказчик признал качество работы компании «АВТОБАН» на этой магистрали самым высоким.

Компания выиграла новый тендер, и в 2003 году филиалы приступили к работам по реконструкции автодороги Киев-Одесса на Украине.

В структуру дорожно-строительной компании «АВТОБАН» в европейской части страны входит и автотранспортный филиал.

Коллективы дорожников на-

шей большой компании строят дороги в разных климатических поясах. Везде есть свои сложности. Если говорить о сложности здесь, на Севере, это оторванность от центра, низкие температуры, высокая заболоченность, трудности доставки материалов. В европейской части — обилие коммуникаций, большие сложности с использованием земель и очень высокий спрос по качеству. Этот спрос оправдывает себя. Я хочу сказать, что любые требования, которые нам предъявляют, мы должны принимать, более того, стремиться к тому, чтобы эти требования со стороны потребителей, со стороны заказчиков были более жесточены. Наша компания должна соответствовать этим требованиям. Мы работаем на потребителя, на округ, на страну, на людей, которые ездят по этим дорогам. Поэтому в любом случае для того, чтобы удержаться на этом рынке, мы должны строить дороги, соответствующие самым высоким требованиям, и должны быть готовы выполнять конструктивные элементы на предельном уровне. Заказчик должен постоянно повышать планку, подрядчик — брать ее.

Сегодня у нас есть желание делать дороги лучше, качественнее. И мы стремимся к этому. Каждый руководитель в подразделениях проявляет заботу о людях, и для меня это важно. При таком отношении отдача всегда высока.

Думаю, компания «АВТОБАН», работающая на трех рынках дорожного строительства: в центральной части страны, Западно-Сибирской и на зарубежном направлении поставила перед собой планку максимальной возможности.

КТО ПРИДЕТ ЗА НАМИ

Меня как руководителя, гражданина, профессионала-дорожника

занимает вопрос о поколении, которое придет на смену, и как оно может продолжить наше дело. В компании разработана и внедряется программа по обучению и подбору молодых специалистов. Большое значение придаем вопросу повышения квалификации молодых специалистов. Мне небезразличны те, которые придут вслед за нами. И уже сейчас, по мере возможностей, нужно передавать им опыт. В дорожном строительстве появляется много нового, молодежь талантлива, и ее надо приобщать активнее, чтобы у нас был профессиональный резерв. Строительство дорог — очень важное дело, которое крепит и развивает всю экономику страны, влияет на судьбы людей. И дорожником может стать не каждый. К этому надо иметь призвание, а в душе — искру Божью.

Все подразделения нашей фирмы — это сложившиеся и окрепшие коллективы, набравшиеся опыта. Не одно поколение дорожников прошло через них, научившись строить дороги в экстремальных условиях. Поэтому преемственность должна сохраняться.

Я всем сердцем хочу, чтобы Россия развивалась, чтобы мои соотечественники жили достойно. Мне не все равно, как обстоят дела с экономической страной. Кровеносные сосуды экономики — это дороги. Есть водные и воздушные пути, но 70—80 процентов перевозок всегда приходится на автодороги. Без проблем не живем: уходят одни, приходят другие. Но это и есть жизнь, в которой каждый призван выполнять свое дело. А мы не только прокладываем дороги по земле от одного пункта до другого, а соединяем жизни городов, судьбы людей, вливаемся в мировую экономику.



ТАБАКОВ Николай Викторович

Директор НТЦ Дорожного
департамента Ханты-
Мансийского автономного
округа — Югры

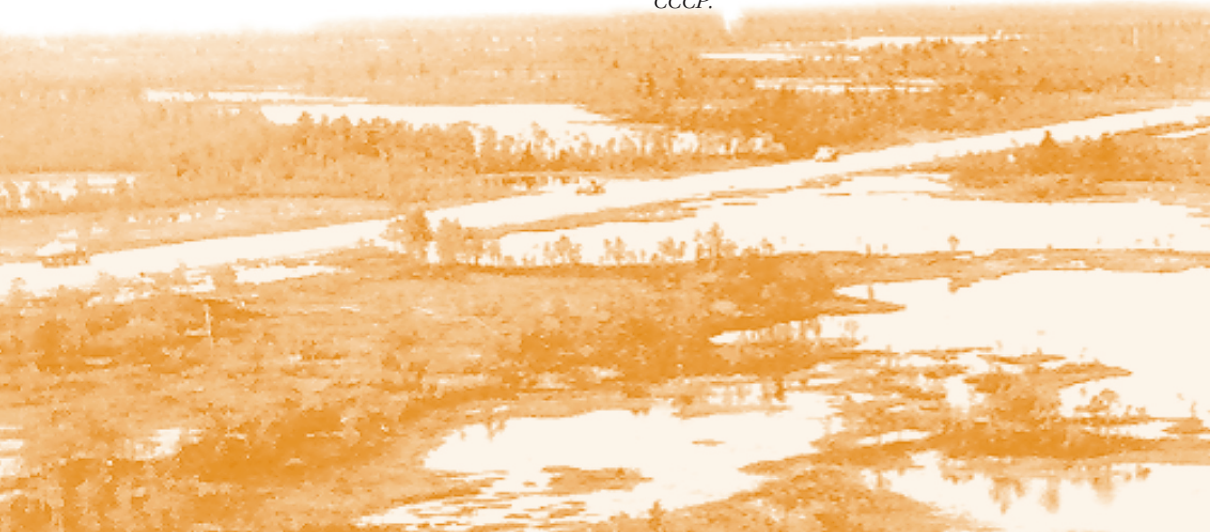
Окончил в 1967 году Саратовский политехнический институт, дорожно-строительный факультет, специальность — инженер путей сообщений.

С 1967-го по 1996 год работал в институте «Гипротоменьнефтегаз» начальником научно-исследовательского и производственного комплекса дорожного проектирования — заместителем главного инженера института.

С конца 1996 года по настоящее время — директор Научно-технического центра Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа.

Член Экспертного научного совета при Межправительственном совете дорожников, академик Российской академии транспорта, член-корреспондент Российской академии естественных наук. Возглавляемый им Научно-технический центр является членом Международной дорожной федерации и ассоциированным членом Межправительственного совета дорожников СНГ.

Н.В. Табаков — лауреат Государственной премии СССР, имеет государственные награды, медали ВДНХ, более 30 авторских свидетельств об изобретениях. Отмечен знаком «Изобретатель СССР», отличник нефтяной промышленности СССР.



СКВОЗЬ ТОПИ БОЛОТ И ТАЙГУ (РЕТРОСПЕКТИВА)

Формирование сети нефтепромысловых автомобильных дорог

Освоение нефтяных месторождений Ханты-Мансийского автономного округа неразрывно связано с развитием дорожной сети. Именно дороги, проложенные среди труднопроходимой северной тайги и болот, положили начало становлению здесь крупнейшего нефтегазового комплекса, созданию мощного экономического потенциала страны. С открытием нефти в Среднем Приобье и образованием крупных базовых городов и поселков, потянулись зимники от Тюмени до Нефтеюганска, Сургута и Нижневартовска. Затем на смену временкам пришли дороги с твердым покрытием.

Создание надежной дорожной сети и транспортной инфраструктуры позволило резко нарастить объемы добычи нефти. В относительно короткий пери-

од суточная добыча нефти в округе была доведена почти до 1 миллиона тонн. Столь же интенсивно наращивались и объемы строительства промысловых автомобильных дорог. В 1966—1970 годах было построено 137,2 километра, в 1971—1975 годах — 488,9 километра, в 1981—1985 годах — уже более 2 тысяч километров дорог с твердым покрытием. В то же время на нефтяных месторождениях интенсивно строились грунтовые и грунтово-лежневые дороги. В 1966—1970 годах их построено 325 километров, в 1971—1975 годах — 768,5 километра, в 1981—1985 годах — около 3-х тысяч километров.

Наращивание мощностей дорожно-строительных подразделений потребовало принятия Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР №241 от 20 марта 1980 года. Руководствуясь этим постановлением, в городе Нижневартовске было создано объединение «Запсибдорстрой» Министерства транспортного строительства с возложением на него функций генерального подрядчика и привлечены к строительству дорожно-строительные подразделения семи союзных республик. При этом только за 1981—1983 годы планировалось построить в округе 1 695 километров автомобильных дорог.

В целом на строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог, а также на автотранспорте только в Главтюменьнефтегазе работало в 1988 году



Подвиг продолжается

Бетонное кольцо автомагистрали, как тугая орбита, опоясывает озеро Самотор. Среди лесов серебристо поблескивают емкости нефтехранилища, трубы, блоки установок. Если прикоснуться к фонтанной арматуре, то можно почувствовать тепло нефти, поднимавшейся из недр. Опириение такое, что так было всегда, что крупнейшая кладовая вечно служила людям. А ведь всего 12 лет отделяют нас от того дня, когда бригада С. Повеха начала бурить здесь первую эксплуатационную скважину. Первая и теперь дает нефть. А рядом — символ подвига людей на Самоторском — обелиск первооткрывателям нефтяных месторождений.

Трудно давался Самотор. Природе мало показалось, что она спрятала нефть за болотами и буреломными тайги, окружила «пучками» рек и ручьев. Она еще укрыла главный клад под водной гладью большого озера. Споров было много, а времени — в обрез. И тут высколотрили решили создать в озере искусственный остров. В январский пятидесятиградусный мороз оцептели от снега площадку размером сто на сто метров, выбрали лед и ил до твердого грунта, замыли песком котлован. Так в пятидесяти километрах от болотистого берега возник первый остров — основание для Суворовой.

Теперь по озеру проложены стрелы бетонных дорог. Но тиль деут люди, дождется мозаич техника. Самотор, вобрав труд и ум тысяч людей, живет, действует, боится во всю свою щедрость. И не знает, что такое нечего вечного на земле. Крывают и осваивают новые и малые Самоторы. И вы-

грунтов в нижней части и основании земляного полотна;

- широкое применение геотекстильных материалов в дорожных конструкциях;
- двухстадийность строительства дорожных одежд;
- широкое использование вычислительной техники и аэрометодов в автоматизации проектирования и оптимизации проектных решений и т. д.

Эти решения регламентировались соответствующими документами, что позволяло быстро распространять прогрессивные методы, а через специализированные службы авторского надзора и экспериментальных работ, при необходимости, своевременно их корректировать. В качестве примера такого документа можно назвать ВСН 26-80 (Инструкция по проектированию автомобильных дорог нефтяных промыслов Западной Сибири), в последующем ВСН 26-90.

Важное значение имела подготовка кадров для проектирования и строительства нефтепромысловых автомобильных дорог, которая осуществлялась на базе Тюменского инженерно-строительного института и Гипротюменьнефтегаза. Для этого в вузе ввели курс «Нефтепромысловые автомобильные дороги», а в Гипротюменьнефтегазе в 1987 году создали филиал кафедры «Автомобильные дороги». Таким образом, Тюмень перешла к целевой подготовке молодых специалистов и повышению квалификации работников дорожных подразделений Главтюменьнефтегаза (Приказ Главтюменьнефтегаза №269 от 26 мая 1987 года).

В силу объективных условий к разрешению транспортных проблем подошли во многом неподготовленными в экономическом, правовом и профессиональном отношениях. Это обусловило нерациональность начертания сети

74,9 тысячи человек. Кроме того, в районах нефтедобычи на строительстве и автотранспорте было занято еще 70 тысяч человек других министерств и ведомств.

Отсутствие опыта и достаточной нормативной базы по проектированию и строительству автомобильных дорог в сложных природных условиях определили широкий круг проблем. Без их разрешения ускоренное развитие нефтедобывающей отрасли в регионе было невозможно.

Отметим некоторые из прогрессивных конструктивно-технологических решений, обеспечивающих необходимые темпы строительства дорог:

- использование торфяных



Нефтепромысловая дорога.

автомобильных дорог, переведенных впоследствии в дороги общего пользования, снижение их параметров и капитальности. Несовершенство дорожной сети, в свою очередь, привело к большим ежегодным затратам на ремонт, содержание и реконструкцию дорог, нерациональному использованию автотранспорта, высокой аварийности и отсутствию автомобильных дорог ко многим населенным пунктам.

Формирование сети автомобильных дорог общего пользования

В результате интенсивного развития нефтедобывающей отрасли к середине 80-х годов в округе резко увеличилось население, возросло число городов и населенных пунктов. Так, за период 1970—1990 годов население выросло с 279,8 до 1321,7 тысячи человек. При этом значительная часть промысловых автомобильных дорог все больше стала выполнять функции дорог общего пользования. Прежде всего это были межпромысло-



Бездорожье

вые автомобильные дороги, связывающие населенные пункты между собой.

С целью повышения эффективности функционирования народно-хозяйственного комплекса, ЦК КПСС и Советом Министров СССР было принято Постановление №797 от 20 августа 1985 года. Оно предусматривало передачу Миннефтепромом Минавтодору РСФСР части промысловых авто-



Федеральная автомобильная дорога Тюмень — Ханты-Мансийск на подъезде к г. Ханты-Мансийску.

мобильных дорог в сеть автомобильных дорог общего пользования. Постановление также санкционировало строительство в районах нефтедобычи в 1986—1990 годы 2750,5 километра автомобильных дорог.

Гипротюменьнефтегазом и ЗапСибМВТК Госплана СССР была разработана опорная сеть автомобильных дорог в районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса Тюменской области, которая была утверждена областным советом народных депутатов (решением №309 от 22 декабря 1988 года). При этом около 2,8 тысячи километров этих дорог находилось на территории Ханты-Мансийского автономного округа.

Начало современного этапа в формировании сети автомобильных дорог общего пользования

следует отнести к 1993 году. Тогда на совещании у главы администрации Ханты-Мансийского автономного округа А.В. Филипенко были приняты решения о необходимости развития транспортной инфраструктуры и целесообразности создания для этого научно-технического центра (Протокол совещания по разработке «Программы развития автотранспортной инфраструктуры Ханты-Мансийского автономного округа» от 29 июля 1993 года, г. Ханты-Мансийск), а также концепция формирования сети автомобильных дорог. Сущность концепции заключается в том, что сама территория в лице администрации решает вопросы начертания сети дорог, их параметров и капитальности, способствуя тем самым экономическому и социальному развитию территории.

ДОРОГА — К СКВАЖИНЕ, ОТ СКВАЖИНЫ — К ЧЕЛОВЕКУ

В первой половине 90-х годов прошлого столетия субъектам Федерации было представлено конституционное право на самоуправление. С этого времени Ханты-Мансийский автономный округ как субъект Федерации получил возможность самостоятельно формировать свой бюджет и определять приоритеты своего социально-экономического развития. Тогда же произошла и переориентация в дорожной отрасли. Приоритетным было выбрано направление, связанное с развитием дорог общего пользования.

До 1993 года в округе развивалась в основном сеть промышленных дорог: дорог к кустам скважин, к нефтяным объектам. Но уже в тот период жизнь заставляла строить дороги к крупным населенным пунктам. Ведь дорога общего пользования направлена на социально-экономическое развитие территории. Одно дело — дорога к скважине, другое — к человеку. У них разное назначение.

Дорога к промыслу позволяла решать утилитарные задачи — задачи добычи нефти. Если говорить открытым текстом, то в этом случае удовлетворялась потребность центра в стратегически важном сырье, в обеспечении экономической и стратегической безопасности страны. Дороги общего пользования — это в первую очередь связь населенных пунктов, связь округа с другими территориями. Они способствуют интенсивному и экстенсивному пути развития территории округа в целом. Это в итоге приводит к усложнению его структуры экономики. А лю-

бое усложнение несет в себе prolongation жизненного цикла социально-экономической системы.

Важно отметить здесь и другое. С развитием сети дорог общего пользования, с усложнением социально-экономической системы происходит и смена мотивации населения, проживающего на данной территории.

В силу этих причин не решались и задачи по созданию условия для длительного проживания человека. Поэтому территория не обростала транспортной инфраструктурой и другими структурными образованиями.

Только с появлением целевых ориентиров, направленных на самостоятельное развитие экономики и социальной сферы региона, и с переориентацией дорожной отрасли в округе по-настоящему началось строительство дорог общего пользования, и с помощью их он стал «прирастать» своей территорией к европейской части России, к ее уже давно освоенным районам.

Значимость этого жизненно важного направления послужила основой для разработки «Концепции строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе». Она была признана на всех уровнях власти и одобрена Госдумой ФС РФ. В целях ее реализации и во исполнение президентской программы «Дороги России» между Республикой Коми, Свердловской, Томской и Тюменской областями, Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами и федеральной дорожной службой было заключено соглашение о сотрудничестве в развитии транспортной инфра-

структуры в Западно-Сибирском и Уральском регионах.

В дальнейшем основные положения региональной «Концепции» оказались тождественны целям и задачам, определенными в федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». В число восемнадцати основных дорожных коридоров России вошли два проходящие по территории Ханты-Мансийского автономного округа.

Из числа значимых магистральных направлений, обозначенных в работах Научно-технического центра Дорожного департамента, следует выделить одно, пока еще не получившее широкого признания. Оно пред-

полагает формирование мощного регионального транспортного коридора «Север-юг» в границах Тюменской области с привязкой к Северному морскому пути. Есть все основания считать, что в будущем этот меридиальный коридор вольется в азиатскую транспортную сеть.

Меридиальное транспортное направление предполагает и выход на восточный склон Уральских гор, где сосредоточены большие запасы различных полезных ископаемых.

Таким образом, в перспективе имеется мощнейший транспортный коридор «Север-юг», состоящий из различных видов транспорта. Он пересечет ряд существующих магистралей широтно-



го направления, таких, как Трансиб и формирующийся автодорожный коридор: Пермь — Серов — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск. С коридором «Север-юг» будет связан и Полярный широтный маршрут, звенья которого еще только проявляются. Он включит в себя дорогу Салехард — Лабитнанги с отходящими от нее ветвями на запад и на восток.

Формирование меридиального транспортного коридора «Север-юг» имеет стратегически важное значение. С сетью дорог широтного направления он охватывает в границах Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов зону избыточной энергетики и одновременно промыш-

ленный Урал. В перспективе создается реальная возможность для образования на этой огромной территории нового территориально-производственного комплекса.

Еще один существенный момент. Он заключается в том, что началось осмысление и понимание задач, связанных с необходимостью развития автомобильных дорог на такой обширной и богатой сырьевыми запасами территории, как Западная Сибирь и восточный склон Уральских гор. При этом очень важным является социальная направленность развития транспортной инфраструктуры. Именно это, мне представляется, наиболее значимо за прошедшее десятилетие.

Мост через реку Аган на автомобильной дороге Сургут — Нижневартовск.



НА РЕШАЮЩИХ НАПРАВЛЕНИЯХ

Обращаясь к истории освоения Западной Сибири в 60—80 годах прошлого столетия, я бы хотел более подробно остановиться на некоторых решениях тех лет, сыгравших основную роль в строительстве автомобильных дорог на территории Ханты-Мансийского автономного округа, вспомнить события, в которых мне пришлось непосредственно участвовать, людей, с которыми довелось вместе работать или постоянно общаться, выполняя те или иные задачи.

Конечно, эти воспоминания большей частью основаны на личных впечатлениях автора. Возможно, в чем-то они могут быть неполными, а в чем-то и субъективными. Но такими остались и остаются в моей памяти события, о которых я хочу рассказать.

История транспортного освоения Западно-Сибирского региона для меня началась с апреля 1967 года. Именно в это время я прибыл на работу в Гипротюменьнефтегаз после окончания Саратовского политехнического института. А уже в мае того же года состоялось мое первое знакомство с Ханты-Мансийским автономным округом. Мне и моим коллегам по работе предстояло провести изыскания для прокладки дороги от пос. Мушкино (ныне Пойковский) к товарному парку Правдинского месторождения. Вылетели мы на объект на вертолете. А затем на месте начались наши походы по таежным дебрям.

Следующим более крупным объектом наших изысканий в 1968 году стала автомобильная дорога от Нижневартовска до Сургута. К слову сказать, работа

изыскателя во многом интересная, хотя и трудная. Но главное, с чем мы столкнулись в первую очередь, а следовательно, строители и нефтяники — необходимостью больших объемов строительства дорог на болотах.

Эта проблема особенно остро встала в 1969 году в связи с освоением Самотлорского месторождения нефти — одного из крупнейших месторождений в мире. Предстояло в минимальные сроки построить первую очередь автомобильной дороги на Самотлорском месторождении. Заболоченность по трассе составляла 96%. Сегодня нет необходимости говорить о сложности природных условий Самотлорского месторождения — об этом много написано. Достаточно просто перечислить: болота всех строительных типов с максимально встреченной глубиной до 12 метров; крупные озера с площадью акватории в несколько десятков квадратных километров (озеро Самотлор — 56 км²) и мелкие, вторичного происхождения, где под водой находится несколько метров торфяных грунтов; минеральные грунты, представленные, как правило, переувлажненными тяжелыми пылеватými суглинками, предрасположенными к потере несущей способности при динамической нагрузке; пылеватые и мелкозернистые, однородные пески, преимущественно предварительно намываемые гидромеханизированным способом в штабель и транспортируемые затем автотранспортом на строящиеся дороги до 20-ти и более километров.

Сложные природные условия, большие нагрузки от автотранс-

порта (в период интенсивного освоения, например, в 1988 году 34% автотранспорта имели осевую нагрузку более 10 т, а 15% — габарит, по ширине, более 2,5 метра) и высокие темпы освоения месторождения определяли использование сборного предварительно напряженного железобетона в дорожных одеждах — плит ПАГ XIV. Строительство дорог с таким покрытием, как требовали тогда нормы, следовало вести с полным удалением торфа из-под основания земляного полотна. Проблема здесь заключалась не только в том, что это дорого (средняя стоимость строительства по рассматриваемой дороге составила 1,4 млн. рублей за 1 километр дороги — по тем временам большие деньги) — высокая эффективность разработки месторождения это окупала. Проблема стояла в другом — с одной стороны, такое строительство было исключительно трудоемким и не отвечало темпам освоения месторождения, а главное, что на значительных участках дорог, проходящих по глубоким болотам третьего строительного типа, грядозерковым болотным комплексам и т. д., построить качественно дорогу такой конструкции практически было невозможно.

Рассматривались разные варианты транспортного освоения. Так, Гипротюменьнефтегазом первая очередь строительства дороги была разработана в трех вариантах — эстакадном, с полным выторфовыванием и с использованием торфа в основании земляного полотна, на так называемой «плавающей насыпи». Это сейчас, спустя 35 лет, особого интереса не вызывает строительство с использованием торфа в основании. Тем более что это требует:

- *более качественных инженерных изысканий, связанных, в первую очередь, с исследованиями физико-механических свойств*

торфяных грунтов, их поведением в основании дорожной конструкции в процессе строительства и эксплуатации дороги;

- *профессионализма и ответственности со стороны изыскателей, проектировщиков и строителей.*

Повторюсь, проблема на то время была чрезвычайно сложна и актуальна. Для ее решения в начале января 1970 года было организовано крупное совещание у начальника Главтюменьнефтегаза Виктора Ивановича Муравленко. Участвовали в нем специалисты разных направлений, в том числе и из Азербайджана, по строительству эстакад на Каспийском море. После тщательного обсуждения было принято решение строить первую очередь дороги с полным выторфовыванием. Однако в порядке эксперимента было решено построить опытный участок длиной в 500 м с использованием торфяных грунтов в основании земляного полотна (ПК 43-ПК 48). Для более детального обследования болота полевыми приборами мы пригласили аспирантов профессора Ш.С. Амаряна из Калининского политехнического института. Такой участок был запроектирован и успешно построен. Можно много приводить интересного из той поры, в т. ч. и то, как, будучи в Нижневартовске, заказчик потребовал у меня расписку, что по экспериментальному участку возможен будет проезд после завершения строительства.

Учитывая исключительно большую эффективность от использования торфяных грунтов в основании дорожных конструкций и связанного с этим двухстадийного строительства дорожных одежд на ускоренное развитие в Западной Сибири нефтегазового комплекса, а также и то, что сегодня встречаются различные, порой диаметрально противоположные, суждения по этим методам стро-

Госплан СССР
Государственный плановый комитет СССР
(Госплан СССР)

ПРОТОКОЛ

Совещания у заместителя Председателя Госплана СССР
№ 4

марта 1980 г.
Председательствовал тов. Лалаянц А.М.

Присутствовали:

ПРОТОКОЛ

Совещания у заместителей Председателя Госплана СССР
ТТ. Лалаянца А.М. и Лукашова А.И.
№ 44

29 августа 1985 г.

Присутствовали:
Т. Минтрансстрой - заместитель Министра
Т. Алексеев В.В., Т. Орлов

Табачков И.И.
Давыдов
Сидоров

Министерство нефтяной промышленности
Орден Ленина
Главное Тюменское производственное управление
по нефтяной и газовой промышленности.
(Главтюменнефтегаз)

ПРИКАЗ

26 мая 1987 г.

Об ускорении внедрения научных достижений в строительстве и эксплуатации автомобильных дорог

В целях ускорения прогрессивных решений в области проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог

ПРИКАЗЫВАЮ:
1. Определить трест "Дганокнефтедорстройремонт" в качестве базовой организации в Западной Сибири по внедрению прогрессивных решений в строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и повышения квалификации кадров для дорожно-строительных и эксплуатационных организаций Главтюменнефтегаза.

Министрате нефтяной промышленности
Орден Ленина
Главное Тюменское производственное управление
по нефтяной и газовой промышленности.
(Главтюменнефтегаз)

ПРИКАЗ

Т. Курбанбашиев
Т. Табаков
Давыдов
Сидоров
Сидоров

При этом в докладе должны быть указаны на строительство и постройка и место 4. Ос

Министерство автомобильного транспорта УССР



Областной совет народных депутатов
Исполнительный комитет

РЕШЕНИЕ

12.88 № 309

ПРИКАЗ
г. Тюмень

27.01.86

О мерах по развитию автомобильного транспорта общего пользования в районах и поселках Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в 1986-1987 годах

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 1985 года № 797 "О комплексном развитии народного хозяйства Западной Сибири"

Т. Табаков
Т. Давыдов
Давыдов
Сидоров
Сидоров
4.3; 5.2

Совещание по транспорту
принятый проект
г. Тюмень

Совещание по транспорту
автомобильных дорог
заместителя на
в работе, произво

М. М. М. М. М.
В. М. М. М. М.

МИНИСТЕР

24.07.87

Об организации высших учебных заведений и управления вузов

В целях ук

ДЕПУТАТОВ

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель начальника
Главного нефтегазового управления
А. Тюкалов.
1986 года



Начальник Главного проекта
Главного управления строительных материалов СССР
Ф.Ф. Шаненко
1986 года



ПРОТОКОЛ
согласования состава творческой группы по разработке и
внедрению технологии дальнего гидротранспорта грунта с
применением шнековых аппаратов.

Во исполнение решения регионального совещания-семинара по
повышению эффективности гидромеханизированных работ в Западной Сибири
от 21.02.84 г. (г. Тюмень) и приказа Миннефтепрома от 20.09.85 г.
с целью сокращения сроков внедрения ресурсосберегающей техноло-
гии. I. Создать межведомственную творческую группу из представи-

ого
го-
кого
1990

тров СССР от 20 августа
нефтегазовой и газовой промышленности

УТВЕРЖДАЮ:

Зам. генерального директора
по капитальному строительству
п/о "Юганскнефтегаз"
И.Е. БЕРЕЗОВСКИЙ
" 14 " 10 1986 г.

[Handwritten signature]

ПРОТОКОЛ

технического совещания по обеспечению
экспериментального строительства
участков дорог с помощью взрыва

14 октября 1986 г.

г. Нефтеюганск

участков:
аук Б.А.

зам. управляющего трестом "Юганскнефтегаз"
"Стройремонт"

Министерство высшего и среднего специального
образования РСФСР

ПРИКАЗ

ВЫПУСКА ИЗ ПРИКАЗА № _____

МОСКВА

Министры кафедр
и факультетов Главного
технического управления

установления связей высших учебных заведений
и научных организаций, дальнейшего совершенствования
методов и сокращения сроков адаптации научных исследований
и разработок к условиям эксплуатации

А К Т

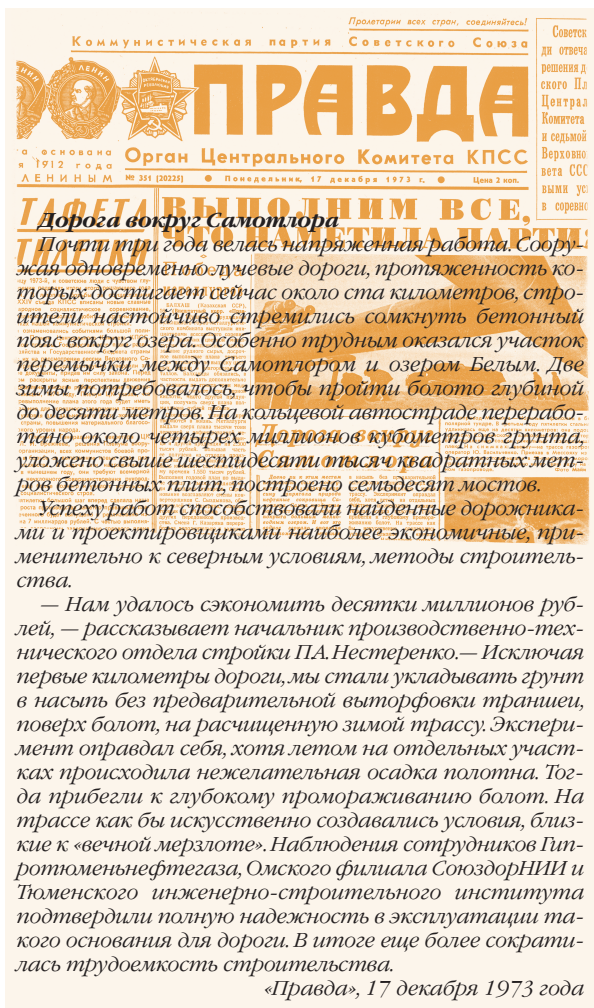
результатов экспериментального
строительства участка автодороги
с применением взрывом основания

УТВЕРЖДАЮ

Главный инженер п/о
"Юганскнефтегаз"

Г.М. Долгушин
1986 г.





ительства, кратко остановлюсь на них.

Хронология внедрения. В 1970 году был построен, как уже отмечалось, опытный участок, в 1971 году построена первая экспериментальная автомобильная дорога ДНС-2 — ДНС-3 на Самотлорском месторождении. Дорога протяженностью в 3,8 километра была построена с использованием торфов в основании земляного полотна. По результатам проектирования, строительства и экспериментальных работ, вы-

полненных Гипротюменьнефтегазом и СУ-909 треста «Тюменьдорстрой», в 1972 году была разработана проектно-сметная документация на строительство второй очереди автомобильной дороги на Самотлорском месторождении. Вторая очередь имела протяженность 28 километров и замыкала первое кольцо автомобильной дороги вокруг озера Самотлор. Трасса дороги проходила по болотам всех строительных типов, озерам вторичного происхождения, а также по минеральным грунтам, представленным переувлажненными тяжелыми плеватыми суглинками.

Документация была разработана на безыторфовочный метод строительства, вызвала большие противоречия на уровне Минтрансстроя и Миннефтепрома, прежде чем была утверждена к строительству. Суть противоречий заключалась в том, что Минтрансстрой опасался в реальности реализации проекта. Однако и после утверждения проекта Миннефтепром уже без Митрансстрой вновь вернулся к рассмотрению проекта на президиуме своего научно-технического Совета. Его, в основном, интересовал вопрос — чем гарантирует институт возможность бесперебойного подъезда автотранспорта к нефтепромысловым объектам, расположенным в зоне транспортного обслуживания этой дороги (в первую очередь это ДНС и кусты скважин). Мне пришлось докладывать работу на президиуме. Несмотря на уже имеющиеся на это время обширные исследования физико-механических свойств торфяных грунтов, строения болот, методов расчета дорожных конструкций и проектирования, результатов экспериментального строительства, подтверждающих возможность и большую экономическую эффективность строительства дороги с



использованием торфов в основании земляного полотна, главным, что убедило научно-технический Совет, было два фактора:

- во-первых, высокие, относительно традиционного, темпы строительства дороги;

- во-вторых, что в случае разрушения участка дороги, подъезд транспорта к нефтепромысловым объектам обеспечивался за счет «кольца», образуемого дорогой, что гарантировало надежность в транспортном обеспечении разбуривания и обустройства месторождения.

В результате проекту была дана высокая оценка и в последующем институту при завершении строительства — достаточно крупная денежная премия от Миннефтепрома. Автомобильная дорога была введена в эксплуатацию в 1973 году. Это отмечено было в средствах массовой информации, включая газету «Правда» (№351 от 17 декабря 1973 года, «Дорога вокруг Самотлора»). Фактически с 1973 года данный метод строительства дорог стал основным на болотах в ЗСНГК. Хотя и здесь далеко не все было столь благопри-

ятно. Отмечу только некоторые факты, основываясь на документах и личном участии в их рассмотрении. Как известно, широко используемый метод строительства, обеспечивающий высокие темпы строительства дорог на болотах, базируется на двух условиях — использовании торфяных грунтов в основании земляного полотна и двухстадийном строительстве дорожных одежд с покрытием из сборных железобетонных плит.

Если дороги с использованием торфа в основании земляного полотна изначально у многих вызывали сомнения в возможностях такого строительства, то двухстадийность строительства дорожной одежды больше связывалась с браком строительства. Негативное восприятие было, прежде всего, связано с тем, что через год эксплуатации дороги (по первой стадии) выполнялась перекладка покрытия. Главное, что при этом допускалось до 5% разрушения плит. Так, Стройбанк СССР в 1976 году по поводу стадийности высказался, что это брак строительства, который Гипротюменьнеф-



тегаз «оправдывает» в проектной документации. В связи с чем нами были подготовлены «Материалы обоснования стадийности строительства дорожных одежд промышленных автомобильных дорог на нефтяных месторождениях Западной Сибири» и направлены в Госстрой СССР. При этом мне пришлось неоднократно по ним встречаться со специалистами Госстроя СССР, прежде чем получили разрешение на вторую стадию строительства с заменой до 5% плит покрытия. Разрешение было подписано заместителем председателя Госстроя СССР М.Г. - Чентемировым (от 19.03.77 №МЧ-1910-4). Кроме того, Госстрой СССР предложил ускорить разработку соответствующих технических указаний на проектирование промышленных автомобильных дорог, определив тем самым необходимость разработки ВСН-26-80. Однако прошло еще почти пять лет, прежде чем Госплан СССР по согласованию с Госстроем СССР, Миннефтепромом СССР, Стройбанком СССР и ЦСУ СССР своим письмом от 5 января 1982 года №ВИ-11/46-1 разрешил

включать в состав товарной строительной продукции сметную стоимость комплекса строительно-монтажных работ (СМР) по каждой стадии строительства.

Но и этим не завершилась проблема строительства дорог на болотах. Действующий затратный механизм экономики и система планирования не заинтересовывали строительные подразделения в выполнении работ по второй стадии строительства — малый СМР при относительно высокой доле своих затрат. В результате с 1980 по 1982 годы по Главтюменьнефтегазу оказалось 365 километров дорог, по которым не была выполнена вторая стадия строительства. Безусловно, это, в свою очередь, вело к ускоренному и дополнительному разрушению плит покрытия и представляло серьезную опасность для перевозки рабочих бригад и вахт. В связи с чем в 1983 году на имя председателя управления Стройбанка СССР поступила работа «О фактах очковтирательства и приписок, допускаемых Миннефтепромом и Минтрансстроем, при приемке в эксплуатацию промыс-

ловых автомобильных дорог в Тюменской области и отсутствии должной службы эксплуатации на введенных автомагистральных», на которой председателем М.С. Зотовым была 28 июня 1983 года сделана виза, что необходимо подготовить «...предложения об ответственности за низкий уровень контроля и об усилении его в дальнейшем, а также об ответственности заказчика».

Была и еще одна проблема сооружения дорог на болотах — недостаточное качество строительства. Безусловно, требовалось и постоянное совершенствование проектирования. Причиной этого была незаинтересованность существующей хозяйственной системы в качественном строительстве. Примером этому являются:

- *результаты авторского надзора, который выполнялся специализированной службой авторского надзора Гипротюменьнефтегаза (например, в 1988 году авторский надзор велся за 34 дорогами, строящимися трестами «Сургутдорстрой», «Нижневартовскдорстрой», «Укртюмендорстрой», «Укразртовдорстрой», «Стрежевойдорстрой», «Белнефтордорстрой», «Эстургутдорстрой», «Латтюмендорстрой»);*

- *различные документы, направленные на повышение качества проектирования и строительства (укажем основные из них — протокол совещания, утвержденный министрами нефтяной промышленности и транспортного строительства от 14 ноября 1980 года; приказ Министерства нефтяной промышленности от 19 января 1981 года №39; приказ Министерства транспортного строительства от 16 августа 1983 года №207, где отмечалось, что по результатам авторского надзора института Гипротюменьнефтегаз выявлены нарушения технологии и*

правил производства работ, а также отступление от проектных решений.

Собственно, все это приведено не для того, чтобы «бросить камень» в строителей, проектировщиков или заказчиков. Наряду с имевшими место субъективными факторами в недостаточном качестве строительства главными были объективные — это, как уже отмечалось, затратный механизм экономики, а также планирование от достигнутого и отсутствие механизма обратной связи. Приведено все вышеизложенное только для «реабилитации» использования торфов в основании земляного полотна и двухстадийного строительства дорожных одежд, имевших исключительно большое значение в условиях интенсивно развивающегося ЗСНГК. В этом случае научно-техническая сторона данной проблемы остается за пределами настоящей статьи.

Думаю, что специалисты, работающие в тот период времени, могли бы привести много примеров, характеризующих как недостатки, так и преимущества бывшей экономической системы. Подчеркнуть хотелось бы только следующее — отсутствие механизма обратной связи. Это очень сильно сказалось на параметрах и капитальности, в первую очередь, строящихся в то время межпроектных автомобильных дорог. Если говорить упрощенно, то лучшим считалось такое решение, которое было дешевле в строительстве при полном игнорировании отдаленных затрат и эффектов, связанных с ним. Практически это заключалось в том, что государственная экспертиза постоянно занижала категорию автомобильных дорог и «облегчала» капитальность дорожных конструкций. В основе своей это выражалось в «снятии» одной плиты с проезжей части — ширина проезжей части, как правило, делалась



равной 6 м вместо 8 м, предусмотренных проектом. В результате снижались скорости транспортных потоков, увеличивался парк автотранспорта, что вело к росту числа работающих и населения в ЗСНПК, быстрее разрушались дороги, увеличивалось число дорожно-транспортных происшествий (нефтепромысловые дороги по числу и тяжести дорожно-транспортных происшествий лидировали в стране).

Однако в существовавшей системе у всех от этого был определенный интерес:

- *государственная экспертиза и Миннефтепром отчитывались достигнутой экономией в капитальном строительстве (согласно Постановлению ЦК КПСС и Совета Министров СССР снижение стоимости строительства должно быть не менее 5%);*

- *транспортные и дорожно-эксплуатационные предприятия наращивали парк автотранспорта, объемы ремонтных работ, количество работающих, техники, имели свои экономические интересы в их росте, и это можно продолжить далее.*

Все попытки отойти от этого не воспринимались или пресекались. Приведу пример. В 1986 году автором была сделана очередная попытка доказать, мягко говоря, неразумность такого решения в Главном управлении проектирования и капитального строительства Министерства нефтяной промышленности. Результатом этого явилось, что в большой работе «Обобщение результатов экспертизы проектов на строительство, реконструкцию и техническое перевооружение предприятий, объектов, зданий и сооружений нефтяной промышленности за 1986 год», разосланной с письмом Миннефтепрома от 30 апреля 1987 года №ЩД-2878 в адрес главных управлений, производственных объединений и проектных организаций Миннефтепрома была названа только одна моя фамилия. При этом указывалось на «...завышение категорийности внутрипромысловых и межпромысловых автодорог против их реальной интенсивности движения, грузонапряженности с вытекающим необоснованным принятием типа дорожного по-

крытия». Давалась и оценка моей деятельности, что совместно с главными инженерами проектов не проводятся изучение экспертных заключений, не делаются обобщения и выводы из замечаний и предложений экспертизы, не ведется работа с коллективами проектировщиков по повышению качества проектов. В результате все это «...входит в противоречие с генеральной линией Партии и Правительства по перестройке хозяйственного механизма, отрасли и проектного дела, в частности».

Но, безусловно, не все было в столь темных тонах. Одновременно велась большая работа по повышению качества проектирования и строительства, поиску новых материалов, конструкций и технологий. Тем более что многие из них проводились при административной поддержке. Так, например, Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 августа 1985 г. №797 и приказом Миннефтепрома от 20 сентября 1985 г. №546 определялось расширение экспериментальных и научно-исследовательских работ по направлениям использования нетканых синтетических материалов, энергии взрыва в строительстве, дальнего гидротранспорта грунтов по трубопроводам с использованием камерных шлюзовых аппаратов и др. Для этого разрешалось в смете строки предусматривать затраты на выполнение научно-исследовательских работ, а также на проведение опытно-экспериментальных работ в размере 10 процентов стоимости строительства. Это существенным образом способствовало расширению объемов экспериментального строительства. В качестве примера можно отметить план экспериментальных работ Гипротюменьнефтегаза на объектах, строящихся в 1988 году трестом «Сургутдорстрой».

Он предусматривал применение геотекстильных материалов в качестве армирующей и разделительной прослойки в земляном полотне, укрепление откосов насыпи, строительство водопропускных труб и дорожных одежд, а также использование энергии взрыва при фронтальной посадке насыпи на минеральное дно болота, соединение звеньев сборных железобетонных водопропускных труб, уплотнение основания дорожной одежды под швами сборного покрытия, боковой посадке насыпи на болотах на проектную глубину.

Определенная часть научно-исследовательских и экспериментальных работ по нефтепромысловым автомобильным дорогам попадала в общесоюзную программу 0.55.11, утвержденную Госкомитетом по науке и технике СССР, Госпланом СССР, Госстроем СССР, в которой Минтрансстрой, Миннефтепром, Главтюменьнефтегаз и Гипротюменьнефтегаз были определены исполнителями в XI и XII пятилетках (автор был членом координационного совета по этой программе).

Ограниченность объема статьи исключает возможность раскрытия сущности и сложности достаточно обширного круга новых решений, которые разрабатывались или были апробированы при строительстве промысловых автомобильных дорог. Кратко перечислим основные, давая по ним отдельные комментарии.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГЕОТЕКСТИЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

В 1975 году в Москве состоялся Международный симпозиум по применению синтетических материалов в строительстве автомобильных дорог. Под Москвой были построены опытные участки, в т.ч. на участке подъездной доро-

ПРОДАЖА ВОСЬ СТАНОВИТЕЛЕЙ ПРОДАЖА ВОСЬ КОПЕЕК ИЗДАНИЕ ПЯТНИЦА 24 АУГУСТА 1979 ГОДА ПЯТНИЦА 24 АУГУСТА 1979 ГОДА ПЯТНИЦА 24 АУГУСТА 1979 ГОДА ПЯТНИЦА 24 АУГУСТА 1979 ГОДА ПЯТНИЦА 24 АУГУСТА 1979 ГОДА



Газета выходит с марта 1917 года

Пятница, 24 августа 1979 года

Цена 3 коп.

В рулоне — АВТОДОРОГА

К нефтяным и газовым месторождениям в Тюменской области дороги прокладывать трудно; местность здесь болотистая. Зимой вырывают морозы, а летом?

Летом без твердого покрытия здесь не проедешь. Но вот по расчищенной от кустов и деревьев просеке медленно движется грузовая машина, разматывая рулоны с необычным материалом, внешне похожим на синтетическую ковровую дорожку. Ширина каждого мотка 1,7 метра. Несколькo рядов такого ковра, и есть будущее основание дорнитовой дороги. Идущие следом самосвалы высыплют на него песок, гравий... Дорога готова, она будет служить и летом.

Чудо-материал в рулонах, примененный для дорожного строительства,—это дорнит Ф-1. Промышленное производство его впервые в отечественной практике освоил ирленский комбинат «Прогресс» под Киевом. Дорнит Ф-1 — нетканый двух-элеинный фильтровальный материал. Получают его в цеце напольных покрытий на той же самой линии, «которая выпускает ворсоники — покрытия для полов. Исходное сырье — отходы синтетических волокон типа капрон, нитрон, лавсан. Разработан дорнит группой сотрудников Всесоюзного научно-исследовательского и проектно-конструкторского института полимерных строительных материалов и Государственного всесоюзного дорожного научно-исследовательского института.

В минувшем году были выпущены первые опытные партии нового строительного материала. А на тюменской земле уже проложены первые дорнитовые дороги. На выставке «Полимеры-72» комбинат «Прогресс» за освоение производства дернита был награжден серебряной и бронзовой медалями.

Преимущества новинки очевидны, подтверждены практикой. Дорнит — незаменимый материал для строительства дорог к скважинам на переувлажненных глинистых грунтах и болотах. Его применение дает весомый экономический эффект. 500 тысяч квадратных метров дорнита, например, по подсчетам специалистов, заменяет 200 тысяч кубометров древесины. При строительстве подъездных путей отныне потребуется значительно меньше песка, цемента, песчано-гравийной смеси. Дорожные конструкции нового образца более надежны, в четыре-пять раз долговечнее, вдвое дешевле по сравнению с обычным. Повышаются и темпы освоения месторождений.

Области применения дорнита разнообразны. Им можно, к примеру, покрывать откосы каналов мелиорационных систем, изолировать трубы газопроводов.

В Сургуте в этом году уже отплавлено 40 тысяч квадратных метров дорнита. Выпуск «автодорог в рулонах» начался.

«Известия», 24 августа 1979

ги, проходящей по болоту. Строительство велось совместно с австрийской фирмой «Рон-ПУЛЕНК» с использованием материалов австрийских азотных заводов Linz PP Lies. Автор участвовал в работе симпозиума и привез об-

разцы нетканых материалов в Тюмень. Первые опытные участки с применением синтетических нетканых материалов (в последующем они получили название геотекстильных) были построены в 1976 году на третьей очереди автомобильной дороги Самогторского месторождения нефти, в 1977 году — на автомобильной дороге на Мамонтовском месторождении нефти. Проектирование и экспериментальные работы выполнялись Гипротюменьнефтегазом, строительство соответственно СУ-909 и СУ-926 треста «Тюменьдорстрой». С этого началось широкое применение геотекстильных материалов в строительстве в Западной Сибири.

Однако наибольшее распространение он изначально получил при строительстве грунтово-лежневых и грунтовых дорог и оснований под кусты скважин. Его применение позволяло существенно сократить объемы древесины в конструкциях, повысил при этом надежность их работы. В связи с высокой эффективностью применения материала по инициативе Гипротюменьнефтегаза в 1978 году в Главтюменьнефтегазе было проведено совещание по расширению объемов его использования. В работе совещания также приняли участие сотрудники институтов СоюздорНИИ и ВНИИМСВА. ВНИИМСВ являлся разработчиком технологии и оборудования по производству отечественных геотекстильных материалов. Результатом совещания явилось обращение начальника Главтюменьнефтегаза к Председателю Госплана СССР с просьбой об организации производства в стране широкой номенклатуры геотекстильных материалов. Гипротюменьнефтегазу была поручена разработка техни-



Применение геотекстильных материалов при строительстве автомобильной дороги.

ко-экономического обоснования по использованию геотекстильных материалов при обустройстве нефтяных месторождений в Западной Сибири.

В 1980 году на совещании у заместителя Председателя Госплана СССР А.М. Лалаянца автором был сделан доклад, обосновывающий целесообразность производства геотекстильных материалов для нужд Миннефтепрома и Минтрансстроя в XI пятилетке в объеме 100 млн. м². Решением Госплана СССР определялись поручения Миннефтепрому, Минтрансстрою, Минхимпрому, Миннефтехимпрому, Минлегпищепрому и Союзглаввторресурсам решить широкий круг задач по производству оборудования, выпуску и внедрению в строительство геотекстильных материалов (протокол совещания у заместителя Председателя Госплана СССР от 27 марта 1980 года №4).

В 1982 году межведомственными комиссиями были приняты технологический процесс производства отечественного геотекстиля на агрегате АПО-1-1500 и опытный образец агрегата АПО-1-1500 для производства волокнистых материалов строительного

назначения. В первой межведомственной комиссии автор был председателем, во второй — членом (протоколы межведомственных комиссий от 19 февраля 1982 г.). Однако для ускорения производства геотекстильных материалов потребовалось еще дополнительно Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 2 августа 1984 года №831, обязывающее Минхимпром производить с 1988 года по 8 млн. м² в год геотекстильных материалов.

Принимались разные меры по ускорению производства в стране геотекстильных материалов. В том числе обращалось на это внимание Генерального секретаря ЦК КПСС М.С. Горбачева во время его пребывания в 1985 году в Тюменской области. Однако это привело только к проведению очередного совещания у двух заместителей Председателя Госплана СССР А.М. Лалаянца и А.И. Лукашова. Мне пришлось участвовать и выступать на этом совещании, где, в частности, отмечал, что реальным сдвигом за прошедшие пять лет, относительно предыдущего совещания в данном кабинете (совещание проводилось также в кабинете А.М. Лалаянца), явилось при-



знание всеми в Госплане важности производства геотекстильных материалов для Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (протокол совещания у заместителей Председателя Госплана СССР т.т. А.М. Лалаянца и А.И. Лукашова от 29 августа 1985г. №44). Однако все это реально реализовалось в решении о закупке в период с 1986 по 1990гг. у Венгерской фирмы «Темафорг» 100 млн. м² геотекстильных материалов «Терфил-2» для объектов нефтяной и газовой промышленности. Закупка производилась в рамках соглашения между СССР и Венгерской народной республикой о сотрудничестве в освоении Ямбургского газового месторождения. Решение по закупке было нецелесообразным. Нам требовалась широкая номенклатура и большие объемы геотекстильных материалов. Как уже отмечалось, имелись отечественные разработки и, если не ошибаюсь, на то время готовились к производству геотекстильных материалов 12 производственных линий. Особую активность на то время и готовность производить материалы выражал Кемеровский завод химического волокна.

Согласно решению совещания, была создана рабочая группа Госплана СССР и командирована в Венгрию для изучения возможности изготовления и поставки отсюда геотекстильных материалов. Я высказался о нецелесообразности такого решения, фактически прекращающего отечественные разработки. Несмотря на это, в составе рабочей группы мне пришлось работать. Группа прибыла в Будапешт, но не могла определиться с венгерской стороной о свойствах геотекстильных материалов, которые предстояло поставлять в СССР. Меня срочно направили в Будапешт. Решение было найдено. При этом генеральный директор фирмы «Темафорг» не только понимал, что

при столь обширном внутреннем рынке СССР должен сам выпускать широкую номенклатуру геотекстильных материалов, но и брался поставить в рамках заключенного соглашения эффективное оборудование по его производству. По возвращении в отчете по командировке мною было указано на целесообразность организации двухсторонних связей с фирмой «Темафорг», направленных на расширение номенклатуры производства материалов с различными физико-механическими свойствами, разработки и поставки приборов и оборудования по укладке, скреплению материалов и т.д. Однако решений по этому и другим вопросам принято не было, хотя по ним у меня были встречи с заместителем министра нефтяной промышленности и заместителем председателя топливно-энергетического комплекса при Совете Министров СССР.

С 1986 года в Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс стали поступать в большом объеме «Терфил-2». Актуальность его выпуска в стране снизилась, а вопросами организации производства стали заниматься больше отдельные предприятия.

Дальнейшее внимание к производству отечественных геотекстилей связано уже со строительством автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР. Сошлемся на приказ Министерства химической промышленности СССР от 23 мая 1988 года №319, определявшего Кемеровскому, Горнодненскому, Руставскому, Каменскому и Башкирскому производственным объединениям «Химволокно» с 1988 по 1995 годы производство 119,5 млн. м² геотекстильных материалов Минавтодору РСФСР для строительства дорог. Однако последовавшие «реформы» сделали этот приказ нереальным.



В районах нефтегазодобычи Западной Сибири работа с геотекстильными материалами больше сконцентрировалась на расширении области его использования и совершенствовании конструктивно-технологических решений. Здесь также много интересного, но это в значительной мере нашло отражение теперь уже в достаточно обширных научно-технических публикациях, авторских свидетельствах на изобретения, и нами здесь не рассматривается.

Применение торфа в нижней части насыпи осуществлялось с целью сокращения объема песчаных грунтов (в случаях большой дальности их транспортирования) при строительстве дорог на болотах. Для этого экскаваторами с погрузкой в автосамосвалы разрабатывался торф на болотах первого типа и транспортировался на строящуюся дорогу. С целью увеличения объемов транспортирования торфа борта автосамосвалов наращивались. Торф послонно отсыпался в зимнее время с уплотнением бульдозерами болотной модифи-

кации. Поверх торфяной части возводилась насыпь из песчаных грунтов. В последующем для улучшения водно-теплового режима и исключения перемешивания органического и минерального грунта между торфяной и минеральной частью насыпи укладывался геотекстиль. Геотекстиль одновременно снижал упругие колебания дорожной конструкции при прохождении по дороге тяжелого транспорта за счет вовлечения в колебательный процесс большей массы дорожной конструкции. Конструкция применялась на Самотлорском месторождении (например, участки дорог ДНС-1 — ДНС-3 и ДНС-1 — ДНС-2).

Кроме того, в начале 70-х годов прошлого столетия торф в нижней части насыпи был использован и при строительстве участков дорог на озере Самотлор. В основных положениях строительство здесь заключалось в следующем. Зимой по особой технологии озеро промораживалось до дна. Затем бульдозерами (с навесными зубьями) вырезали лед, образуя сухую траншею по шири-

не основания будущей насыпи. Промораживали основание и далее возводили земляное полотно по технологии, аналогичной строительству с использованием торфа в нижней части насыпи на участках болот. Промораживание дна озера было необходимо в связи с тем, что по отдельным участкам дороги оно на несколько метров было сложено очень слабыми грунтами.

Дальний гидротранспорт грунтов. Строительство в сложных природных условиях требовало больших объемов грунта для выполнения земляных работ. При этом большая часть грунта разрабатывалась гидромеханизированным способом в штабель, с последующей транспортировкой в сооружение автомобилями, либо непосредственно намывались в сооружение. Так, например, в 1985 году на объектах Главтюменьнефтегаза из 113,75 млн. м³ грунта (песка) 76% было разработано гидромеханизированным способом, из них 45,39 млн. м³ — на строительство автомобильных дорог с капитальным типом покрытий и дорог к кустам скважин.

Значительные дальности транспортирования грунта из штабеля в сооружение (например, 31,53 млн. м³ было перевезено автомобилями на расстояние в среднем на 10 километров) явились причиной разработки нового оборудования для транспортировки песка по трубам. Была разработана станция перекачки пульпы с двухкамерным шлюзовым аппаратом и тонкослойным сгустителем пульпы для гидротранспорта песчаного грунта. Был выполнен большой объем конструкторских и экспериментальных работ, а в 1990 году намечен на Петелинском месторождении нефти (объединение «Юганскнефтегаз») пуск опытно-промышленной линии с дальностью гидротранспорта грунта на 10 километров.

Установка имела коэффициент полезного действия на 20—30% выше по сравнению с землесосом и давала возможность регулирования консистенции пульпы, подаваемой в магистральный пульпопровод. Это позволяло сокращать количество подаваемой воды и электроэнергии, исключить интенсивный износ деталей и уменьшить диаметры магистральных пульпопроводов, создавать при гидронамыве более крутые откосы земляного полотна и уменьшить тем самым объемы транспортируемого грунта, увеличить дальность транспортирования до 40 километров, существенно снизить воздействие на окружающую среду.

Разработка установки, ее исследование, проектирование опытно-промышленной линии велись с 1984 года институтами ВНИПИ-Истромсырье и Гипротюменьнефтегазом, являвшимся одновременно и заказчиком разработки (автор был руководителем работ со стороны заказчика). Целесообразность работы отмечалась в ряде различных документов, например, в приказе Миннефтепрома от 20.09.1985г. №546.

К сожалению, последующие процессы реформ исключили возможность внедрения данного оборудования и технологии в практику строительства.

ПРИМЕНЕНИЕ ЭНЕРГИИ ВЗРЫВА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

С целью разработки технологий по использованию энергии взрыва в строительстве Гипротюменьнефтегазом в рамках договорных отношений были привлечены Киевский политехнический институт (с 1983 г.) и Институт геодинамики Академии наук Украины (с 1985 г.). Теоретические и экспериментальные работы велись по посадке зем-



ляного полотна на дно болот, созданию нижних слоев земляного полотна из притрассовых резервов путем направленного перемещения грунта, созданию нижнего слоя земляного полотна на болотах путем подъема минерального дна болота, боковой посадке откосов насыпи на дно болота, улучшению строительных свойств грунтов и т.д.

Первые экспериментальные работы были выполнены на подъезде к кусту №52-а Усть-Балыкского месторождения нефти, на автомобильной дороге Скважина 3580 — причал Юганская Обь, на автомобильной дороге Восточно-Сургутское — Западно-Сургутское месторождение. Например, на последнем объекте определялась возможность дополнительного уплотнения и создания под швами плит покрытия полостей для устройства «замка» из мастик и растворов. Эти работы выполнялись путем размещения под стыками плит линейных зарядов малой мощности.

Первые экспериментальные работы показали на эффективность

энергии взрыва в строительстве. Сошлемся здесь, как подтверждение этому, только на несколько документов. Указанием №35 от 29 января 1985 года по Главтюменьнефтегазу производственным объединениям «Юганскнефтегаз» и «Ноябрьскнефтегаз» совместно с институтом Гипротюменьнефтегаз ставились задачи по использованию энергии взрыва в строительстве; актом от 11 апреля 1985 г. о результатах опытного строительства земляного полотна дороги к кусту №52-а Усть-Балыкского месторождения (акт был утвержден заместителем генерального директора объединения «Юганскнефтегаз» В.Г. Складчуковым), определялась эффективность перемещения грунтов в насыпь из боковых резервов; актом от 28—30 августа 1985 года экспериментальной проверки возможности использования взрывного способа уплотнения и подбивки грунта земляного полотна и основания под швами сборного покрытия (акт был утвержден главным инженером треста «Сургутдорстрой» Н.В. Изюмовым) определялась перспективность даль-

нейшего развития данных работ; актом о результатах экспериментального строительства участка автомобильной дороги Салымское месторождение — Приразломное месторождение от 11 октября 1986 года (акт был утвержден главным инженером объединения «Юганскнефтегаз» Г.М. Долгих), подтверждена принципиальная возможность посадки земляного полотна на минеральное дно болот. При этом выявлен ряд преимуществ такого строительства, заключающихся в повышении качества и возможности круглогодичного строительства дорог на болотах.

Часть технологий по использованию энергии взрыва в строительстве (посадка земляного полотна на дно болот, устройство профильных выемок, рыхление мерзлых грунтов) была доведена до временных инструкций. Ряд решений отличался принципиальной новизной использования энергии взрыва и был подтвержден соответствующими авторскими свидетельствами на изобретения.

Агрегированный асфальтобетон. Неблагоприятные климатические условия осени 1983 года, приведшие к массовому разрушению дорог (в первую очередь к кустам скважин) и срыву нефтедобычи в Западной Сибири, явились причиной широкого внедрения асфальтобетона при ремонте автомобильных дорог. Анализ показывал, что простой перенос имеющегося опыта строительства дорожных одежд из других районов страны являлся не совсем эффективным. Требовались принципиально иные решения.

Большие осевые нагрузки от автотранспортных средств (12 т. и больше), а также сложные природные условия рассматриваемо-

го района предопределяли использование горячих и теплых асфальтобетонных смесей при строительстве дорожных одежд. В традиционной технологии укладывать их в покрытие следовало на сухое основание, при высокой температуре смеси и положительных температурах воздуха. Подчеркнем как весьма существенное и то, что условия укладки смеси должны обеспечить возможность последующего ее уплотнения. Отметим также, что приготовление асфальтобетона до его уплотнения в покрытии являлось непрерывным и достаточно «жестким» технологическим процессом, ограниченным во времени нижним пределом температуры смеси.

Основные недостатки в существующей технологии заключались:

- *во-первых, как отмечалось, в суровом климате с частыми дождями и похолоданиями, приводящими к короткому строительному сезону и исключаящими возможность ритмичной работы в сезоне. Кроме того, укладка асфальтобетонной смеси на железобетонные плиты, обладающие большей теплоемкостью, чем слои асфальтобетона, дополнительно осложняет процесс уплотнения (особенно в начале лета, когда земляное полотно находится в мерзлом состоянии, и после частых возвратов холодов);*

- *во-вторых, отмеченные выше условия приводили к необходимости приближения асфальтобетонных заводов к местам укладки асфальтобетонной смеси, существенно увеличивая этим количество заводов, асфальтоукладчиков, катков, а следовательно, и к снижению эффективности их использования.*

Перечисленные недостатки в значительной мере снижаются в случае применения агрегированной асфальтобетонной смеси, предложенной Гипротюменьнеф-

тегазом. Процесс приготовления смеси заключался в следующих основных операциях:

- *производства асфальтобетона на вязких битумах в соответствии с ГОСТом 9128-84 на серийно выпускаемых установках;*

- *агрегирования на специальной установке, где горячая смесь разделялась на отдельные агрегаты, имеющие максимальный диаметр не более 15–20 мм, и охлаждалась в проточной воде;*

- *транспортирования смеси на склад для хранения либо на объект строительства, где смесь разогревалась на специальной установке и использовалась по обычной либо по новым технологиям.*

Хранение агрегированной смеси осуществлялось на открытой площадке или в водоеме в зависимости от температуры воздуха. Велась работа по введению в агрегированную смесь различных добавок, позволяющих исключить «слеживаемость» смеси при высокой температуре, повышающих «пластичность» ее укладки и т.д. Основным недостатком смеси являлась необходимость дополнительных затрат тепла на ее разогрев. Преимущества заключались:

- *в возможности значительно расширить сроки производства асфальтобетона;*

- *в ритмичности работы асфальтобетонных заводов, в том числе и при смешанной работе их с обычными и агрегированными смесями. Например, при благо-*

приятных погодных условиях готовится обычная смесь и укладывается в покрытие, при неблагоприятных — агрегированная смесь;

- *в сокращении количества заводов, возможности размещения их рядом с железнодорожными станциями, речными портами, городами и поселками, а следовательно, в упрощении поставок материалов, обеспечении рабочей силой, повышении контроля и качества производства смеси.*

Укажем также, что по данным лабораторных испытаний качество асфальтобетона после агрегирования улучшалось. В целом все это вело к повышению индустриальности строительства, ремонта и содержания дорог. Соотношение объемов производства традиционной и агрегированной смеси должно решаться в процессе ее применения.

Экспериментальные работы по приготовлению и использованию агрегированных смесей были выполнены в Тюмени и Нефтеюганске. В Нефтеюганске эти работы велись на базе треста «Юганскнефтедорстройремонт», где наряду с установкой по агрегированию была изготовлена специальная передвижная установка по разогреву агрегированной смеси. Исследование по свойствам агрегированной смеси, разработку временных технических условий на нее выполняли институты СоюздорНИИ и ХАДИ. Новизна разработок подтверждена рядом свидетельств на изобретения, отмечена различными дипломами, в т. ч. золотой медалью ВДНХ.

Оптимизация проектных

решений. Сначала 70-х годов прошедшего столетия Гипротюменьнефтегазом совместно с Вычислительным центром Академии наук СССР велась большая работа по оптимизации проектных решений при обустройстве нефтяных месторождений, а также в проектировании промышленных автомобильных дорог. Достаточно сказать, что автором в 1975 году была защищена диссертация по оптимизации проектных решений по строительству автомобильных дорог на сильно заболоченных территориях. Исследования включали в себя типизацию торфяных грунтов, классификацию болот, типизацию проектных решений и оптимизацию проектных решений на моделях территорий, решенных на БЭСМ-6 с графопостроителями «Calcomp-765».

Под проектным здесь понимается решение, учитывающее структуру проектируемой сети дорог, достоверность исходной информации, капитальность дорожных конструкций, состав и динамику грузо- и пассажиропотоков, природные условия территории строительства, затраты на ремонт и содержание дорог заданной капитальности. Рациональному соответствует решение, отвечающее минимуму приведенных затрат. Решение этой задачи стало возможным благодаря развитию средств вычислительной техники, аэрометодов, типизации проектных решений и формализации процесса проектирования, соответствующей подготовке специалистов. Эта задача, часто решаемая в условиях неопределенности исходных данных (при необходимости в человеко-машинном режиме с выдачей результа-

тов в табличной и графической формах, например, структур сетей, привязанных к аэрофотоснимкам и картам), служила эффективным инструментом повышения качества проектирования. Их можно рассматривать как одну из иерархически взаимосвязанных хозяйственных задач. Однако разработанная методология подхода к ее решению и методика реализации позволяют сделать заключение о возможности разработки аналогичной задачи, которая в автоматизированном или человеко-машинном режиме при различных начальных исходных данных (вероятностного или эвристического характера), по любому заданному критерию позволяла бы определять:

- *структуру сети дорог и положения в плане отдельного звена сети;*

- *капитальность дорожных конструкций, в том числе и с обоснованием состава подвижных транспортных средств;*

- *требуемые ресурсы, необходимые для реализации рассматриваемых задач строительства;*

- *затраты, в том числе и в материально-техническом выражении, на ремонт и содержание дорог в зависимости от капитальности строительства, состава и интенсивности движения по дорогам;*

- *наиболее перспективные материалы, конструкции, технологии строительства, подлежащие первоочередным исследованиям и внедрению;*

- *затраты на транспорт грузов и пассажиров;*

- *большую группу косвенных затрат и эффектов, связанных с реализацией той или иной программы строительства.*

Качество строительства определяется качеством разработки проектно-сметной документации, исполнением ее и строи-

тельных норм в процессе сооружения дорог. Если рассматривать качество разработки проектно-сметной документации, то оно всегда во многом определяется полнотой и качеством инженерных изысканий, а также разработкой проекта организации строительства дороги. Отметим, как известное, также и то, что качество документации определяется профессиональным уровнем проектно-изыскательской организации. В этом отношении, начиная с 1984 года, отмечалось снижение качества проектной документации в целом, что объяснялось привлечением к проектно-изыскательским работам в ЗСНГК широкого круга организаций, не имеющих должного опыта и квалификации.

Однако, как правило, проектная документация большее влияние оказывает на технико-экономические показатели объекта, а качество строительства в первую очередь определяется работой подрядных строительных организаций. С целью повышения качества строительства Гипротюменьнефтегазом в 1982 году была создана специализированная служба авторского надзора за строительством автомобильных дорог. Авторский надзор размещался в городах: Нижневартовск, Сургут, Ноябрьск и Нефтеюганск. Помимо контроля за качеством строительства в задачу службы входило:

- *оперативное информирование проектных подразделений о недостатках в разработанной проектно-сметной документации в целях исключения их применения при дальнейшем проектировании, что обеспечивало оперативную обратную связь;*

- *согласование с заказчиками и подрядчиками решений по проектируемым объектам, информирование их о положительных и отрицательных результатах*

строительства по всем объектам строительства;

- *оказание технической помощи подразделениям заказчика и подрядчика;*

- *участие в экспериментальном строительстве.*

Авторский надзор во многом оказал влияние на улучшение качества строительства дорог.

Система подготовки кадров.

С 70-х годов прошлого столетия для подготовки молодых специалистов по строительству автомобильных дорог на Севере Тюменской области в Тюменском инженерно-строительном институте был введен специальный курс лекций по промысловым автомобильным дорогам в Западной Сибири. В задачу курса лекций входило ознакомление студентов с основными особенностями проектирования и строительства, оптимизацией и комплексным проектированием промысловых дорог в сложных природных условиях, раскрытие методологии решения задач в неординарных условиях. В основу спецкурса, который автор читал на протяжении многих лет, была положена практическая и научная деятельность, проводимая Гипротюменьнефтегазом как генеральной проектной и научно-исследовательской организацией по обустройству нефтяных месторождений Западной Сибири.

Отметим здесь, что мировоззрение и методология курса формировались на определенном понимании окружающего нас мира, отражали объективные закономерности окружающей действительности, служащие основой познания и практической деятельности. По возможности, курс основывался на интеграции наук и научных знаний по различным дисциплинам, читаемых студентам на различных кафедрах.

В 1987 году Гипротюменьнефтегазом и Тюменским инженер-

но-строительным институтом был сделан следующий и очень существенный шаг в целевой подготовке специалистов. Приказом Министерства высшего и среднего специального образования РСФСР от 24 июня 1987 года №609/дсп в Гипротюменьнефтегазе был создан филиал кафедры «Автомобильных дорог» Тюменского инженерно-строительного института. А приказом Главтюменьнефтегаза от 26 мая 1987 года №269 «Об ускорении внедрения научных достижений в строительстве и эксплуатации автомобильных дорог» трест «Юганскнефтедорстройремонт» был определен базовым предприятием по внедрению прогрессивных решений и повышению квалификации кадров для дорожно-строительных и эксплуатационных организаций Главтюменьнефтегаза. Дальнейшее совершенствование профессионального уровня специалистов предусматривало формирование системы непрерывного образования.

Следует отметить, как существенное, что отбор студентов в группу целевой подготовки обучающихся в филиале кафедры начинался со второго курса их обучения в институте. При этом их отбор велся с широким тестированием и последующим собеседованием с психологом и руководителем филиала кафедры, что позволяло подобрать спецгруппу, предрасположенную к осмыслению задач, поставленных перед филиалом. К сожалению, последующие реформы не позволили развиваться намеченной системе образования.

Координационный совет по проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Со второй половины 70-х годов прошедшего столетия в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе действовал Координационный

совет по проблемам проектирования, строительства, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Председателем совета был П.В. Бессолов (Главтюменьнефтегаз), автор являлся ученым секретарем совета. В задачи совета входило не только обсуждение различных проблем и координация усилий по их решению, но и организация крупных совещаний. В качестве примера отметим:

- *Всесоюзное совещание по проблемам и особенностям строительства автомобильных дорог в нефтесырьевых районах Западной Сибири (г. Тюмень, 27—28 октября 1981г.). В совещании приняли участие 130 представителей из 52 организаций и ведомств;*

- *Всесоюзное совещание по проблемам проектирования, строительства и эксплуатации нефтяных автомобильных дорог Западной Сибири (г. Тюмень, 10—12 октября 1983г.). В совещании приняли участие представители из 48 организаций и ведомств, в том числе Госплана СССР, ЗапсибМВТК Госплана СССР, Миннефтепрома и Минтрансстроя.*

Однако наиболее важным в работе совета, ежегодно собиравшего различных специалистов, связанных с планированием, управлением, научно-техническим обеспечением, проектированием, строительством, ремонтом и содержанием дорог, считаю не рассмотрение проблем и координацию усилий по их решению, а то общение, которое получали различные специалисты в процессе их обсуждения.

Безусловно, это далеко не полный перечень того, что было связано с промышленными автомобильными дорогами, формированием их в сеть автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа, свидетелем и участником которого был автор.

ДОРОГИ ЗАВТРА

Известно, что дорожная отрасль, равно как в целом и транспортная, не может определять себе систему стратегических целей и путей их достижения. Это должно определяться иерархически более высшим уровнем — развитием производительных сил социально-экономической системы, в которой они (дороги) являются важным инфраструктурным образованием. В связи с отсутствием этих целей на федеральном и на региональном уровнях мы вынуждены более подробно остановиться на требованиях социально-экономической системы к развитию транспорта на нашей территории.

Прежде чем перейти к возможной стратегии развития Урало-Западно-Сибирского региона, отметим известное свойство — вдали от равновесия (в условиях, например, дефицита энергии и вещества) взаимодействие самоорганизующихся одноранговых систем может предопределять их переход в иерархически более высокий ранг. При этом их взаимодействие должно носить целенаправленный взаимосогласованный характер, что приводит, как правило, к многократному превышению суммарного потенциала всех отдельных самоорганизующихся систем (в силу эмерджентности). Это характеризует сверхаддитивность нелинейного сложения. Транспортная инфраструктура как раз и приводит к пространственно-временным соответствиям взаимодействий между связываемыми ей системами. Концентрируя по определенным направлениям транспортные потоки (вещества, энергии, информации, определяя экономические и социальные связи), изменяя при этом плотности и

скорости потоков на территории, транспорт неизбежно должен давать ряд нелинейных эффектов. Обеспечивая при этом условия «сверхпроводимости» между связываемыми системами, транспорт способствует достижению эффекта синергии в самоорганизующихся системах. Этим можно объяснить системообразующую роль транспорта.

Для дальнейшего рассмотрения под регионом будем понимать территорию субъектов Российской Федерации, объединенных в Уральском федеральном округе (УрФО).

А. Идущие процессы глобализации ставят перед Россией стратегическую задачу — становление одним из полицентрических центров мировой экономики. Это определяет объективность формирования транспортных коридоров по территории страны. При этом транспортные коридоры должны быть гармонично увязаны (в пространстве и во времени) с развитием транспортной инфраструктуры и в целом производительными силами регионов, по которым они проходят.

Б. Регионы, в свою очередь, как полицентрические, но иерархически нижние структурные (второй уровень) образования в стране, должны быть ориентированы, прежде всего, на внутренний рынок, обеспечивая тем самым самосохранение социально-экономической системы, повышение или развитие ее гомеостаза (в т. ч. и за счет повышения энергетической, экономической и сырьевой безопасностей России).

В. В основе формирования регионов должны происходить процессы самоорганизации, базирующиеся на сильно неравновесных процессах, обеспечиваю-

↑ ТЮМЕНЬ
НЕФТЕЮГАНСК ↗
ПРИЧАЛ ↗

ТЮМЕНЬ ↑
НЕФТЕЮГАНСК →



щих возникновение новых структур, иерархически более высокого ранга. При этом субъекты РФ как самоорганизующиеся системы (третьего уровня) должны сменить структуру функциональных отношений как внутри себя, с другими субъектами РФ, так и со средой, в которой она развивается, а следовательно, сменить и систему своего самоуправления, эффективность которой оценивается уменьшением энтропии в системе или хотя бы более медленным ее ростом.

Г. Включение природной среды как основы жизни и деятельности населения (Конституция РФ, ст. 9) в сферу экономики должно способствовать снижению парадоксальности взаимоотношений Человека и Природы. Гармоническое развитие Общества и Природы, основанное на понимании неразрывности Человека от биологической эволюции (Ч. Дарвин),

связи его с эволюцией Вселенной (А. Эйнштейн), понимания как существа общественного, мыслящего и «пиитического», творческого (С.Н. Булгаков) должно обеспечивать повышение нравственного «императива» Общества. Все это существенным образом должно способствовать снижению системного кризиса, имеющего сегодня место в стране.

Д. Процесс самоорганизации должен способствовать наращиванию свободной энергии, а также снижению удельных расходов энергии и вещества, ускорению процессов в социально-экономических системах (обеспечивающих рост валового регионального продукта, конкурентоспособность производимой продукции и инвестиционную привлекательность регионов). Нравственный «императив» должен восстановить доверие к идущим процессам, повысив тем самым мо-



тивацию населения к эффективности их реализации, в том числе и участия в этом процессе своими свободными средствами.

Е. Процесс самоорганизации полицентрических центров эффективно реализуется только при опережающем развитии и совершенствовании транспортной системообразующей инфраструктуры. Транспортная инфраструктура должна опережать развитие структур, которые она связывает, обеспечивая в полицентрических центрах достижения эффекта синергии. Одновременно развитие транспортной инфраструктуры с внешней, относительно системы (государства), средой, обладающей большими конкурентными преимуществами, должно иметь пространственно-временную сдвигку (оставание), обеспечивающую некоторую «автаркию» от тех преимуществ внешней среды, которые система намерена преодо-

леть за это время. То есть формирование международных транспортных коридоров с крупнейшими экономическими регионами мира должно отставать во времени от развития транспортной инфраструктуры и производительных сил страны либо эти коридоры не должны с ними «соприкасаться» («туннельный эффект»).


Формирование эффективной транспортной инфраструктуры возможно только при учете:

- *принципов дополнительности, компромиссов и конкуренции;*
- *реализации долговременных капиталоемких инвестиционных проектов;*
- *достижения эффекта, в первую очередь, не на транспорте, а в самоорганизующихся системах.*

Другими словами, чисто рыночная система не может сформировать эффективную транспортную инфраструктуру. Это

Мост через протоку Байбалаковская на автомобильной дороге Ханты-Мансийск — Нягань.





объясняется тем, что экономический эффект она будет стремиться достигнуть преимущественно на транспорте, исключая или игнорируя достижение системного эффекта или эффекта синергии. Тем самым развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры попадает под общесистемное или государственное управление. При этом транспорт должен обеспечивать территориальную и государственную целостность, формировать единое экономическое пространство, гарантировать право граждан на передвижение (Конституция Российской Федерации, статьи 4, 5, 8, 27).

Рассматриваемый регион, как нам представляется, отвечает всем основным предпосылкам, отмеченным выше. А именно — наличием объективных тенденций к формированию одного из важнейших полицентрических центров России. При этом развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры относится к одному из основных условий его формирования. Кратко отметим эти тенденции.

Уральский экономический район (УЭР) является крупнейшим потребителем угля, руд черных и цветных металлов. Потребность его удовлетворяется как за счет собственного, так и привозного сырья из других регионов России и из других стран. Одним из предпочтительных вариантов обеспечения УЭР минеральным сырьем и топливом является снабжение его за счет ресурсов северных территорий Урала, расположенных в автономных округах Тюменской области. Предпочтительность его определяется близостью ресурсных баз от мест потребления и качественной идентичностью сырья, определяемого геологической общностью всего Уральского складчатого пояса.

Если рассматривать только

природный и промышленный потенциалы, а также структуру экономики, то, как уже отмечалось, УрФО можно принципиально разделить на три территории — это автономные округа, Свердловская и Челябинская области, юг Тюменской области и Курганская область. Каждая из этих территорий имеет свои особенности. Так, например, в автономных округах имеется *избыток энергоресурсов*; большое разнообразие твердых полезных ископаемых, а также значительный рынок машин, оборудования, технологий и т.д., то в Свердловской и Челябинской областях отмечается недостаток энергоресурсов и многих твердых полезных ископаемых при мощном промышленном потенциале с преобладающей экспортной направленностью своей продукции. Курганская область и юг Тюменской области характеризуются недостатком энергоресурсов и возможностью наращивания агропромышленного потенциала.

Безусловно, это весьма упрощенное представление этих территорий. Более полное рассмотрение их особенностей не входит в задачу настоящей работы. Главное, что между этими территориями имеются реальные условия:

- *дальнейшего развития и образования новых хозяйственных связей;*
- *формирования субъектов Российской Федерации в социально-экономическую систему более высокого ранга, в основе которой должно находиться энергоемкое (но не энергорасточительное) производство;*
- *возрастания в них роли транспортного фактора и в первую очередь опережающего строительства магистральных автомобильных дорог (в связи с экстенсивной направленностью процессов).*

Таким образом, это определяет создание одного из полицентрических образований или над-субъектного территориально-производственного комплекса (ТПК) в России, в котором субъекты Российской Федерации должны сменить структуру функциональных отношений как внутри себя, так и между собой, равно как и создать структуру иерархически более высокого регионального ранга. Безусловно, это требует и смены системы управления.

По-видимому, подобное образование может быть одним из важнейших в стране на ближайшие десятилетия. Это определяется:

- *имеющимися запасами нефти и газа, определяющими регион в число мировых лидеров по добыче углеводородного сырья;*

- *наличием многих полезных ископаемых, в том числе имеющих исключительно важное значение для экономики страны; реальной возможностью наращивания промышленного потенциала Урала;*

- *геостратегическим положением региона, особенно при реализации им стратегически важного пространственного положения в общенациональной транспортной системе (формирования транспортных коридоров не только «Запад-восток», но и «Север-юг», связывающих Северный морской путь с Транссибом и обеспечивающих входение региона в азиатскую транспортную сеть на территории стран СНГ).*

Существенно также и то, что дальнейшее развитие автономных округов, относящихся к северным территориям, создаст реальные предпосылки формирования здесь государственной промышленной и социальной политики по освоению территорий Крайнего Севера и прирав-

ненных к ним территорий России. Вероятно, одним из основных, интегральных показателей эффективности такой политики будет смена населением мотивации проживания на этой территории — от временного к постоянному. Важность разработки такой государственной политики определяется тем, что российский Север, располагая геопланетарными запасами природных ресурсов, будет со временем все больше сосредоточивать в себе глобальные проблемы современности.

К развитию транспорта в регионе

Прежде всего отметим задачи, которые стоят перед автономным округом в рамках процессов самоорганизации, определенных для региона. Ими являются развитие и модернизация топливно-энергетического комплекса, обеспечение роста энергопотребления на территориях Урала и Западной Сибири, расширение сферы хозяйственного освоения территорий и получение доступа к новым потенциально эффективным источникам природных ресурсов, обеспечение дальнейшей экономической интеграции между территориями Урала и Западной Сибири, возрастание их роли в рамках национальной экономики России от стратегического поставщика углеводородного сырья к территориям, занимающим связующее, важное пространственное положение в общенациональной транспортной системе, сокращение издержек в производственном секторе экономики, повышение уровня занятости населения и создание более комфортных условий для его жизни.

Транспорт как системообразующая инфраструктура как раз и должен обеспечивать пространственно-временное соответствие

развития связываемых хозяйственных и социальных образований, направленных на достижение эффекта синергии в социально-экономических системах. Подчеркнем здесь как очень важное для дальнейшего изложения следующее:

- *во-первых, среда, в которой развиваются хозяйственные и социальные образования на этих территориях, существенно иная (большие территории, суровый климат, экологическая уязвимость и т.д.);*

- *во-вторых, транспортные коммуникации будут тем более способствовать системному эффекту, чем меньше будут потреблять для этого энергозатрат и чем больше будут обеспечивать скорости транспортных потоков (изменение «масштаба времени» или скоростей процессов, протекающих в социально-экономических системах, закон экономии времени).*

Значимо здесь и другое — это состав населения, характеризующийся продолжительностью проживания на территории. С некоторой условностью его можно разделить на две характерные группы по их отношению к самой территории проживания. Это:

- *малочисленные народы Севера и пришлое население, продолжительно проживающее на территории, и чья деятельность изначально не была связана с развитием здесь сырьевого сектора экономики;*

- *пришлое население, прибывшее на территорию на относительно ограниченный период, в связи с развитием здесь нефтегазового комплекса и возможностями реализации своих профессиональных качеств или временного заработка.*

Деятельность первой группы в своей основе связана с использованием возобновляемых природ-

ных ресурсов и изначально предопределяется условиями постоянного и устойчивого проживания на этой территории. Плотность населения, формируемая этой группой, во многом определяется продуктивностью территорий (пищевым потенциалом) и экстремальностью проживания на них населения — прямые и обратные пропорциональные зависимости. Деятельность второй группы связана с использованием невозобновляемых ресурсов, при этом продолжительность и устойчивость проживания во многом зависит не только от объемов этих ресурсов, но и эффективности их использования.

Интенсивное, локальное хозяйственное освоение территорий (связанное с преобладающей монохозяйственной деятельностью) привело к большим диспропорциям в структуре экономики, расселении, объемах промышленного производства на душу населения и т.д. Наряду с исключительно большой диспропорцией в распределении предприятий по объему производимой продукции это сформировало в социально-экономических системах крайне неустойчивое соотношение между большими и малыми частями. Их соотношения в формировании устойчиво функционируемых социально-экономических систем, повышении их гомеостаза, насколько нам известно, изучены недостаточно.

Следует иметь в виду еще одно комплексное воздействие транспорта на социальную сферу — изменение образа жизни населения, проживающего в малых населенных пунктах, жизнедеятельность которых связана с использованием возобновляемых природных ресурсов. Здесь возможно разрушение сложившегося жизненного уклада в связи с малой защищенностью их от внешней среды, например, за счет строи-

тельства к ним автомобильных дорог. Обозначенное противоречие между отрицательным воздействием автомобильных дорог и возможностью вовлечения в хозяйственное пользование больших площадей с возобновляемыми природными ресурсами, а также обеспечением права каждого гражданина страны свободно передвигаться (статья 27 Конституции РФ) и иметь социальные гарантии, в этих условиях должны решаться иными видами транспортных средств. Вероятно, здесь также уместно учитывать некоторую «изоляция», в какой-то мере авторкию, одновременно позволяющим поселениям иметь определенную свободу (ассинхронность) действий. Безусловно, к каждому поселению это требует соответствующих обоснований, в том числе и социологических.

От недостатков — к преимуществу

Таким образом, главной целью, стоящей перед транспортной инфраструктурой ХМАО, является обеспечение расширения социально-экономического потенциала общества на всю территорию автономного округа. Само расширение должно идти по пути гармонии человека с окружающей средой — способствовать накоплению (антидиссипации) свободной энергии в идущих процессах эволюции неживой природы или негэнтропийной экспансии. При этом транспорт должен обеспечивать достижение эффекта синергии в социально-экономических системах. Это возможно достичь за счет:

- *создания предпосылок усложнения хозяйственных и социальных структур (объединение структур должно быть гармонично соотносено в пространственно-временном отношении, а распределение структур должно формировать устойчивый*

ряд между большими и малыми их частями);

- *снижения энергозатрат на транспорте, повышения скоростей транспортных потоков;*

- *обеспечения эволюционного включения населения, проживающего в малых населенных пунктах, в хозяйственную деятельность, с соблюдением при этом права на передвижение и социальные гарантии;*

- *увеличения доли возобновляемых ресурсов в структуре экономики за счет вовлечения в хозяйственную деятельность всей территории;*

- *повышения надежности функционирования хозяйственных систем и увеличения их мобилизационных возможностей;*

- *уменьшения парадоксальности в развитии социально-экономических систем с окружающей природной средой.*

Одним из путей возможного решения отмеченных задач в автотранспортном обеспечении потребностей развивающихся территорий предполагается принципиально формирование транспортных потоков в двух граничных уровнях. На нижнем уровне формирования транспортного потока (малый поток) осуществляется отказ от традиционного строительства автомобильных дорог. Транспортное обслуживание производится другими видами транспорта, перемещение которых по территории не приводит к существенному воздействию на экосистемы и не требует строительства автомобильных дорог.

На верхнем уровне, где формируются большие транспортные потоки, например, на магистральных автомобильных дорогах, следует переходить на другой автотранспорт, обладающий большей грузоподъемностью и скоростью, строить дороги повышенной капитальности и в пара-

метрах, обеспечивающих более высокий режим транспортного потока.

Существенным здесь является также следующее:

- *отказ от строительства дорог на участках формирования малых транспортных потоков позволит сконцентрировать материально-технические ресурсы на строительстве и содержании дорог повышенной капиталности;*

- *повышенная капиталность дорог востребует развития базы стройиндустрии и дорожного машиностроения;*

- *создание и производство новых автомобилей (обеспечивающих большую грузоподъемность и скорость передвижения) и вездеходных транспортных средств будут способствовать развитию металлургии, машиностроения, автомобилестроения и т.д.*

Все это в совокупности может стать локомотивом экономики региона, его металлургии, машиностроения, стройиндустрии (по аналогии с началом XX века, когда строительство железных дорог в России привело к необходимости развития металлургии, машиностроения и т.п.).

Создание новых транспортных средств и транспортных коммуникаций должно обеспечивать достижение и других целей, а именно:

- *привлечения транзитных грузов через территорию автономного округа за счет транспортных коридоров, обеспечивающих большие скорости потоков и меньшие удельные энергозатраты (эффект «сверхпроводимости»), относительно других возможных путей транспортирования;*

- *вхождения в мировой рынок транспортными средствами, обладающими конкурентными преимуществами.*

Иными словами — наши недостатки (в первую очередь большие пространства) должны завтра стать нашим стратегическим преимуществом.

Особо хотелось бы рассказать о специалистах разных направлений в производственной, научной деятельности и занимаемых ими служебных положений, внесших большой вклад как в строительство автомобильных дорог, разработку прогрессивных технических решений, так и в определение роли и места дорог в развитии производительных сил Ханты-Мансийского автономного округа. Вероятно, мне очень везло на совместную работу и общение с хорошими людьми. О них можно и нужно было бы писать. К сожалению, сегодня многих уже нет в живых. Рамки статьи ограничивают такую возможность. Назову только некоторых, указав их по тому месту работы, на котором у нас было больше общений:

- **Я.М. Каган** — директор института, д.т.н., профессор, лауреат Государственной премии СССР; **А.Т. Андрущенко** и **Е.Г. Пешкова** — первый начальник отдела дорожного проектирования и первый главный инженер проектов (институт Гипротюменьнефтегаз);

- **Ю.В. Юшков** — управляющий трестом, Герой Социалистического Труда; **Б.Ф. Илясов** — главный инженер треста, лауреат Государственной премии СССР (трест «Тюменьдорстрой»);

- **Ю.Г. Шереметьев** — начальник СУ-909 треста «Тюменьдорстрой»;

- **В.Д. Казарновский** — д.т.н., профессор, заслуженный деятель науки и техники, академик РАТ, председатель Экспертного научного совета при Межправительственном совете дорожников; **И.Е. Евгеньев** — д.т.н., профессор (институт «СоюздорНИИ»);

• **А.В. Линцер** — д.т.н., профессор, академик РАТ; **М.П. Болштянский** — к.т.н., профессор (Тюменский инженерно-строительный институт);

• **А.И. Каспаров** — начальник объединения, Герой Социалистического Труда, академик РАТ; **В.М. Абрамов** — главный инженер объединения ПСМО «Запсибдорстрой»;

• **В.Г. Лейтланд** — главный инженер треста, к.т.н., лауреат Государственной премии СССР, академик РАТ (трест «Нижневартовскдорстрой»);

• **П.П. Коровин, А.А. Тюкалов, М.Н. Сафиулин** — заместители начальника; **П.В. Бессолов** — начальник отдела (Главтюменьнефтегаз);

• **Г.К. Алпатов** — заместитель председателя; **Л.К. Горский** — начальник подотдела (ЗапсибМВТК Госплана СССР);

• **Ш.С. Донгарян** — заместитель министра, лауреат Государственной премии СССР; **А.И. Усков** — заместитель начальника управления; **Р.Г. Шевалдин** — начальник управления (Министерство нефтяной промышленности);

• **Н.Ф. Савко** — к.т.н. (Омский филиал СоюздорНИИ);

• **В.С. Кветкин** — главный специалист отдела нефти и газа (Госплан СССР);

• **В.А. Кретов** — генеральный директор, д.т.н., профессор, академик РАТ (РосдорНИИ);

• **В.Ф. Лукичев** — председатель совета директоров, к.г.н. (консалтинговая компания «Лекс»);

• **С.Б. Воздвиженский** — председатель Экономического комитета по программам развития Уральского региона;

• **Л.Л. Подсосова** — д.г.-м.н., академик Международной академии минеральных ресурсов (ЗАО «Геотекс»);

• **Г.А. Щербаков** — полно-

мочный представитель Президента РФ по Тюменской области, к.с.н;

• **Н.И. Зайцев** — главный инженер проекта, лауреат Государственной премии СССР (ВНИИСтромсырье);

• **Б.П. Белозеров** — руководитель отдела, д.т.н., профессор (ВНИИМСВ);

• **Е.А. Мухин** — заместитель главного инженера объединения «Юганскнефтегаз»;

• и многие, многие другие, которых бы хотелось назвать.

Сегодня исключительно велика роль в развитии и совершенствовании автомобильных дорог общего пользования сотрудников Дорожного департамента Ханты-Мансийского автономного округа: **В.А. Беца** — бывшего начальника департамента, сегодня заместителя председателя правительства автономного округа, к.т.н., академика РАТ; **С.В. Галкина** — начальника департамента, **А.И. Безотосного** — первого заместителя начальника департамента; **Н.И. Басалько, А.Ф. Савоськина, к.т.н. Ю.А. Агалакова** — заместителей начальника департамента; **Н.А. Панферова** — начальника отдела; **А.В. Доброpravова** — главного технолога; **В.Д. Гребешок** — главного специалиста; **А.С. Басалько, П.Н. Подобрня, В.Н. Долгова, Н.И. Горкунова** — директоров региональных дирекций департамента и многих других специалистов.

И, безусловно, мне близок тот вклад в развитие автомобильных дорог, в их связь с производительными силами округа, который делают сотрудники Научно-технического центра департамента **Л.Г. Егорова, А.А. Линцер, Р.А. Агишев, О.Н. Горобец, А.Н. Егорова, Л.Г. Линкер, С.В. Карнаухов, В.В. Черныкутов, Н.В. Стахрова, Н.Н. Зырянова.**

**ДОРОГИ ЮГРЫ.
Прошлое, настоящее, будущее**

Сборник воспоминаний о строительстве автомобильных
дорог в Ханты-Мансийском автономном округе

Коллектив авторов

Главный редактор С.В. Галкин

Редакционный совет:

А.И. Безотосный, Н.И. Басалько, Ю.А. Агалаков,
Н.В. Табаков (зам. главного редактора)

Литературный редактор А.Т. Куликов
Компьютерная верстка, дизайн Ю.А. Куликов

Корректор Г.И. Семенова

Лицензия ИД №04842 от 24 мая 2001 г.

Сдано в набор 01.11.2004 г.

Подписано в печать 06.12.2004 г.

Печать офсетная.

Заказ . Формат. Усл. печ. л. .

Тираж 400 экз.

Издательство ООО «Поиск»

Набрано и сверстано в редакции газеты
«Наука и общество»,
625019, г. Тюмень, ул. Республики, 209.

Отпечатано в ИПП «Тюмень»,
г. Тюмень, ул. Осипенко, 81.