

АЛЬТКОМ СЕГОДНЯ

октябрь 2010 г. №21

КОРПОРАТИВНЫЙ ВЕСТНИК ФИНАНСОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ГРУППЫ «АЛЬТКОМ»

О ГЛАВНОМ

«Дорожное строительство «АЛЬТКОМ»: идем только вперед!»

Дорожное строительство – одна из наиболее перспективных отраслей для Украины на ближайшие 15 лет. Такое мнение в интервью «Альтком Сегодня» высказал директор по экономике ООО «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» Андрей Куликов.



– Произошло ли в текущем году «размораживание» экономики, и как предприятие преодолело последствия кризисного 2009-го?

– Предыдущий год был крайне тяжелым и нерентабельным по всем показателям. Дорожное направление практически не работало. Однако, благодаря взвешенной политике руководства компании, удалось сохранить коллектив, предприятие осталось на плаву. Более того, «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» в 2010 году вышло на совершенно новый уровень работы и готово к достижению более высоких целей. Так, на сегодняшний день выручка предприятия составила почти 1,5 миллиарда гривен. Работы активно проводятся на ряде крупных объектов национального значения. Это, прежде всего, взлетно-посадочные полосы львовского и донецкого аэропортов, новая мостовая развязка «Донецк-Авдеевка», участок трассы Киев-Харьков-Довжанский. Продолжается строительство автодорожного моста в Туркменистане.

– Что, по-Вашему, является показателем выхода компании на новый уровень?

– То, что компании доверили строительство наиболее крупных и важных для Украины объектов транспортной инфраструктуры. По большому счету, от своевременного и качественного строительства взлетно-посадочных полос львовского и донецкого аэропортов зависит имидж страны

и успешность проведения такого масштабного спортивного события как Чемпионат Европы по футболу 2012 года, к которому приковано внимание УЕФА. Скажем так, воздушные ворота украинских городов, принимающих Евро-2012, это первое, что увидят болельщики из Европы и других стран. Не менее важны и транспортные магистрали, которые также являются важным индикатором готовности страны к принятию большого количества туристов. Степень ответственности, которая лежит на компании, можно оценить по большому количеству публикаций в СМИ, они также внимательно следят за реализацией важных инфраструктурных проектов.

– Значит, можно говорить о том, что компания сегодня является лидером отрасли?

– Безусловно, компания является одним из лидеров в Украине по объему выполнения работ, высокому уровню организации труда, наличию высококвалифицированных кадров и крупнейшего парка специализированной техники. Так, только в этом году на приобретение новой техники затрачено более 100 миллионов гривен.

– Как экономический кризис повлиял на численность сотрудников предприятия?

– Конечно, экономический кризис не мог пройти стороной, не затронув наше предприятие.

С ПРАЗДНИКОМ!



Дорогие дорожные строители и автомобилисты!

Сердечно поздравляю Вас с профессиональным праздником! Сегодня руководство страны делает все необходимое, чтобы ускорить развитие транспортной инфраструктуры, и мы стоим на пороге масштабных проектов. Уверен, что ваше мастерство, профессионализм, умение овладевать новыми технологиями, без которых строительство дорог сегодня просто невозможно, станут залогом появления высококачественных и долговечных автодорог не только в Украине, но и за ее пределами.

Дороги сегодня играют важнейшую роль в обеспечении высоких темпов экономического роста страны, а значит и улучшения благосостояния каждого украинца. Уверен, мы сумеем сохранить все лучшее, что достигнуто за прошедшие годы, будем и впредь с честью решать стоящие перед нами задачи по развитию дорожной отрасли страны.

Искренне желаю успехов в вашей непростой работе, здоровья, благополучия и семейного тепла!

С уважением,
председатель совета директоров
ФПГ «Альтком»
Александр ТИСЛЕНКО



НОВОСТИ

«Альтком» взорвал «Заверичье»

Успешно выполнен первый массовый взрыв в карьере «Заверичье» в Ровенской области. В результате было переработано 4,5 тысячи тонн гранитной породы, которая сейчас находится на промежуточном складе завода.

Тестовые испытания, которые завершили первый технологический цикл работы комплекса, показали, что на сегодняшний день карьер полностью готов к эксплуатации, а степень готовности завода составляет 90%. Кроме того, сегодня на предприятии полным ходом идут пусконаладочные работы дробильно-сортировочного цеха, где производится процесс дробления, грануляции и сортировки нерудных строительных материалов. Активно ведутся работы по устройству подъездной железной дороги и развитию инфраструктуры завода.

Стоит отметить, что для работы предприятия приобретено новое оборудование. В частности, на площадку завода были доставлены два экскаватора и два погрузчика немецкой компании CASE, а также буровой станок фирмы «SANDVIK».

Напомним, финансово-промышленная группа «Альтком» приобрела предприятие «Нефтеком Ойл» в 2005 году. Предприятие владеет лицензией на разработку участка «Заверичье» Клесовского месторождения, расположенного в Ракитнянском и Сарненском районах Ровенской области. Сам карьер до недавнего времени был полностью затоплен. Три горизонта глубиной 40 метров покрывала вода. Новые собственники подвели электроэнергию, установили специальные насосы для откачки воды. Работа по осушению карьера велась практически 1,5 года, и теперь он готов к эксплуатации.

Запасы «Заверичья» составляют порядка 36 миллионов метров кубических гранита. Кроме того, возможно дальнейшее расширение добычи на территории 96 гектаров.



Во львовском аэропорту стартовали работы по укладке тяжелого бетона

В международном аэропорту «Львов» стартовали работы по укладке тяжелого бетона на перроне №2. Об этом сообщил начальник СУ-8 Александр Шилюк.

Укладка тяжелого бетона осуществляется с помощью нового бетоноукладочного комплекса «SP 1500», который был введен в эксплуатацию 11 октября. За первые сутки работы было уложено 2 500 кубометров бетона на первых 370 квадратных метрах перрона» – сообщил А.Шилюк.

По его словам, завершить работу по укладке тяжелого бетона планируется до конца октября.

Напомним, что бетоноукладчик «SP 1500» фирмы «Wirtgen» способен укладывать сразу два слоя бетонного покрытия. Аналогов приобретенному компанией «Альтком» бетоноукладчику в Украине нет.

В перспективе планируется задействовать его не только на взлетно-посадочной полосе, но и для строительства высококачественных бетонных дорог.

С ПРАЗДНИКОМ!



Дорогие друзья!

Сегодня невозможно переоценить значение транспортной инфраструктуры в развитии экономики страны. Количество автомобилей на наших дорогах растет с каждым днем, что ставит перед дорожными строителями Украины новые непростые задачи по расширению, содержанию и сохранению сети автомобильных дорог.

Вы трудитесь днем и ночью, в любую погоду, обеспечивая комфортное и безопасное движение автомобильного транспорта. Прокладывая новые километры дорог и перебрасывая мосты через водные и сухопутные преграды, вы дарите жителям страны возможность свободно путешествовать в любых направлениях.

В день профессионального праздника я хочу поблагодарить всех вас за верность профессии, за ваш бесценный труд, пожелать крепкого здоровья, счастья и успехов в работе на благо всей страны.

**Директор ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ»
Игорь КАРНАКОВ**



АСПЕКТЫ

На строительстве ВПП аэропорта «Донецк» завершается стратегически важный этап работ

На строительстве взлетно-посадочной полосы ГП «Международный аэропорт Донецк» завершается второй, стратегически важный этап работ. Его выполнение фактически дает возможность начать сертификацию и ввод в эксплуатацию новой ВПП.



Стоит отметить, что в целом аэродромный комплекс – масштабный проект. Чтобы оценить объемы работ достаточно сказать, что площадь новой взлетно-посадочной полосы, которая уже построена, составляет 320 тысяч метров квадратных, а площадь перронов, которые еще предстоит реконструировать и построить – 520 тысяч метров квадратных. Кроме того, в задачу строителей входит строительство рулежных дорожек, устройство фундаментов под радиолокационное оборудование, возведение аварийно-спасательных станций и многое другое.

«Если мы берем реконструкцию всего аэродромного комплекса, то есть взлетно-посадочную полосу с рулежками и перронами, то в октябре этого года будет выполнено 50% работы», – отметил начальник СУ-6 ООО «ДС «АЛЬТКОМ» Роман Пивторак. Специалист рассказал, что работа разбита на три этапа: первый включает в себя непосредственно взлетно-посадочную полосу, которая уже построена; второй – предполагает строительство соединительной рулежной дорожки №1, которая также уже готова, и участка магистральной рулежной дорожки (МРД) длиной 1,64 километра (132 тысячи квадратных метров); третий этап предусматривает строительство оставшихся 2,2 километра МРД, а также завершение строительства соединительных рулежных дорожек №№2,3,4,5,6 (в текущем году будет выполнено 40% работ по СРД и строительству перронов).

Выполнение первого и второго этапов работ позволит начать в этом году процедуру сертификации новой взлетно-посадочной полосы, которая займет около полугода. Таким образом, первый самолет произведет посадку на ИВПП в мае-июне 2011 года. Для этого необходимо также завершить монтаж радиолокационного оборудования, строительство аварийно-спасательных станций.

«Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» сегодня ведет работы по строительству фундаментов под радиолокационное обеспечение, так называемые маяки – курсовые, глиссадные, ближние, дальние, радиоприемный центр. Субподрядчики проложат сети и коммуникации к этим объектам, дело только за подрядчиком, который будет выполнять монтаж самого оборудования. Параллельно идет установка светосигнального оборудования на полосе и рулежках, эта работа завершена на 60%» – сказал Роман Пивторак.

Сегодня на участке в день задействовано 250 человек и 170 единиц техники. Строительные работы обеспечивают 3 установки по производству бетона мощностью до 150 кубических метров в час каждая (то есть весь комплекс производит 450-500 кубометров в час). В день строители укладывают до 5-7 тысяч кубометров бетона.



«Уже уложено более 500 тысяч кубометров бетона, а реконструкция всего аэродромного комплекса потребует около 1,2 миллиона кубометров бетона», – отметил Р. Пивторак.

«Параллельно работам на взлетно-посадочной полосе идет возведение стартовой аварийно-спасательной станции (САСС). Завершена кладка здания, готова кровля, идет установка окон, останется только внутренняя отделка САСС. Строительство основной спасательной станции также завершится в этом году, и здесь в зимний период будут начаты отделочные работы», – отметил начальник СУ-6 ООО «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ».

Третий этап начнется уже в 2011 году. Строители планируют уложить 520 тысяч квадратных метров покрытий на перронах донецкого аэропорта. Так, будет построен новый VIP-перрон площадью 120 тысяч квадратных метров и реконструирован основной – 400 тысяч квадратных

С ПРАЗДНИКОМ!



Дорогие друзья!

Искренне рад поздравить Вас с профессиональным праздником!

Сегодня день, когда каждый вспоминает о тех, без кого комфортное существование в условиях мегаполиса невозможно – о вас, дорогие дорожные строители. На планете осталось так мало неизученных мест и все это благодаря вам – тем, кто в буквальном смысле прокладывает нам путь в будущее.

Украина – молодое, развивающееся государство. Ее транспортная система переживает период активного развития и приятно осознавать, что дорожные строители компании «АЛЬТКОМ» играют в этом процессе одну из ведущих ролей. Вы реконструируете существующие и строите новые дороги, мосты и взлетные полосы и именно благодаря вашему упорному труду, Украина достойно сможет встретить гостей Чемпионата Европы по футболу Евро-2012.

Спасибо Вам за профессионализм и самоотдачу. Крепкого здоровья, успехов во всех начинаниях и хорошего настроения. С праздником!

**Заместитель
генерального директора
ФПГ «АЛЬТКОМ»
Михаил КОВАЛЕВ**

метров. Подготовительные работы уже начаты.

Таким образом, уже сегодня можно говорить о том, что в Донецке завершается реализация уникального для Украины проекта – построена самая современная в стране взлетно-посадочная полоса. Вместе с реконструкцией аэродромного и аэровокзального комплексов это позволит промышленному городу не только достойно принять Чемпионат Европы по футболу 2012 года, но и стать серьезным транспортным центром на карте мира. «Накануне Дня дорожного строителя хотелось бы поздравить свой участок, всех дорожных рабочих, механизаторов, инженерно-технический состав, которые внесли немалый вклад в реконструкцию аэропорта Донецка. Этот объект важен не только в масштабах области, но и страны в целом. От результатов нашего труда зависит развитие транспортной инфраструктуры всей страны. Желаю неисчерпаемой энергии, крепкого здоровья, успешного завершения всех начинаний!» - поздравил коллег Роман Пивторак.



О ГЛАВНОМ

Продолжение. Начало на стр. 1

Так, на 1 января 2010 года в компании было чуть больше 800 человек. Тем не менее, как я уже сказал, нам удалось не только выстоять в сложных условиях, но и выйти на новый уровень. Уже на 1 сентября текущего года численность работников увеличилась в 1,5 раза, и составила более 1300 человек. Количество принятых на работу значительно превышает количество уволившихся.

– Почему увольняются?

– По разным причинам. Все-таки дорожные строители работают не в «тепличных» условиях, это и частые командировки, и неблагоприятные погодные условия. Одна из основных причин – не выдерживают тяжелого физического труда. Кроме того, на предприятии действуют достаточно высокие требования к профессионализму сотрудников, соблюдению трудовой дисциплины.

– Что делается для улучшения условий труда?

– Разрабатывается программа медицинского страхования работников ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ». Второй год продолжается программа оздоровления детей, которая началась именно в кризис. По этой программе дети наших работников отдыхают в лучших здравницах Донецкой области. В этом году количество желающих получить путевки возросло. Планируется и программа оздоровления самих работников предприятия. Мы намерены закупать за собственные средства путевки для сотрудников, поскольку количество путевок, предоставляемых соцстрахом, крайне мало.

– А зарплата растет?

– Да, конечно. Средняя заработная плата на предприятии в данный момент 4000 гривен. На начало года она была на уровне 1 000 гривен. Такой рост свидетельствует о том, что предприятие заработало, преодолевая все трудности, возникшие в 2009 году.

– Удалось ли рассчитаться с долгами по зарплате, которые сформировались в результате сложной экономической ситуации?

– На предприятии существует текущая задолженность по заработной плате. Притом, что мы вошли в год с задолженностью по зарплате за 6 месяцев, за три квартала 2010 года она была практически полностью ликвидирована. Остался



лишь небольшой долг за март, который в ближайшие месяцы будет закрыт.

– Вместе с объемами работы и количеством сотрудников растут и отчисления в бюджеты разных уровней?

– В общей сложности в бюджеты разных уровней с начала года было перечислено почти 13 миллионов гривен. При этом за 2009 год сумма налоговых отчислений составила 6,5 миллионов гривен. Таким образом, можно говорить о росте налоговой нагрузки в два раза.

– Каковы планы компании на следующий год?

– В первую очередь, необходимо закончить переходящие объекты. В 2011 будут завершены работы на взлетно-посадочных полосах аэропортов Львова и Донецка. Продолжится строительство дорог в Донецке, Харькове, Львове и других городах. Всего договоров у компании на 2011 год более чем на 4 миллиарда гривен. Предприятие планирует и дальше укреплять

свои позиции во всех регионах Украины.

– Какие направления дорожного строительства, по-Вашему, наиболее перспективны?

– Сегодня в компании наиболее динамично идет строительство именно взлетно-посадочных полос и реконструкция аэродромных комплексов. Эти объекты лучше финансируются государством и являются приоритетными, поскольку включены в программу подготовки к Евро-2012.

Однако я повторяюсь, строительство дорог – на сегодня актуальный вопрос для всей Украины. В некоторых местах у нас нет дорог, есть только направления. Это перспективная отрасль на ближайшие 15 лет, то есть нам еще строить и строить. Вопрос только в финансировании и качестве работ. Например, крымское направление, которое сегодня не соответствует никаким мировым стандартам. Президент Украины отмечал необходимость расширения этой автомагистрали и говорил, что после 2012 года это будет один из основных проектов государственной программы.

Проблема расширения дорог актуальна и в городах, потому что городские транспортные артерии на сегодня не справляются с потоком постоянно возрастающего количества автомобилей. Подобные работы проводятся сегодня в Донецке, Харькове и других городах и регионах. Проблемой украинских дорог также является отсутствие необходимой инфраструктуры – кафе, заправочных станций, пунктов техпомощи, мотелей и много другого.

– Есть ли у компании перспективы на внешнем рынке?

– Перспектива выхода на мировой рынок однозначно есть. Реализуемый сегодня в Туркменистане проект строительства моста – своеобразный трамплин для предприятия. Это не просто контракт отдельной компании, мы представляем национальные интересы Украины в Туркменистане.

– Что бы вы хотели пожелать коллегам по случаю профессионального праздника?

– В преддверии профессионального праздника хочу от всей души поздравить коллег и партнеров, пожелать здоровья, благополучия, профессионального роста, уверенности в завтрашнем дне. Ровного Вам жизненного пути и достижения всех поставленных целей.





КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

За качество отвечаем!

Со дня основания ООО «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» прошло более 15 лет, за которые компании удалось уверенно обосноваться на ведущих позициях в сфере строительства дорог. Заработать доброе имя – лишь полдела, удерживать хорошую репутацию – вот непростая задача. В чем же секрет успеха предприятия? Ответ прост – неизменно высокое качество выполненных работ.



Людям, далеким от строительства, часто кажется, что качество дороги – это только правильно уложенный и качественный асфальтобетон, но это не так: асфальтобетон лишь верхний слой автомобильной дороги, а в целом рабочие слои дорожной одежды могут уходить в глубину до нескольких метров. Работы по устройству дорожного полотна – процесс сложный и трудоемкий, требующий четкого соблюдения технологии ведения работ и проектной документации. В пределах предприятия, вся работа по контролю качества лежит на отделе технического контроля и производственно-техническом отделе (ПТО). О процессе осуществления системного контроля качества рассказал «Альтком Сегодня» начальник Службы качества Олег Вальтерович Касьяненко.

«Инженеры ПТО на участках производства работ обеспечивают всю необходимую документацию, а также контролируют соблюдение технологии. Лаборатория контролирует качество входного сырья и материалов, параметры готовых работ, а также может давать рекомендации, но ответственность за качество асфальтобетона несут, все-таки заведующие производством, а за качество выполненных работ ответственны прорабы и мастера», – объясняет Олег Вальтерович.

Лабораторный вердикт

Важная роль в процессе контроля качества, принадлежит лаборатории компании: именно здесь проводятся все необходимые испытания поступающих материалов, для того, чтобы новые дороги были прочными и долговечными.

В каждом строительном управлении есть собственные лаборатории, оборудованные по последнему слову техники. В них сегодня трудится более 25 инженеров-лаборантов. На крупных объектах есть стационарные лаборатории, а на небольших участках, так называемые, «мобильные» лаборатории – это вагончики, оборудованные всеми необходимыми приборами для проведения испытаний. Также есть специально оборудованные автомобили, которые выезжают непосредственно на объект для взятия кернов, проверки ровности и т.п. Все оборудование регулярно проходит госповерку.

«Одним из первых и самых важных этапов контроля, является входной контроль материалов. Не всегда предприятие может воспользоваться сырьем из нашего карьера, поэтому новые поставщики подвергаются тщательному контролю, на основании которого выбираем себе надежных партнеров», – отмечает Олег Касьяненко.

Как проходят испытания сырья и асфальтобетона, рассказал инженер-лаборант Роман Пидошва:

«Для точности результата мы испытываем образцы одного материала как минимум трижды. Асфальтобетон проходит такие испытания: нагревание, формовка, выдержка в течение суток, затем испытания на показатели водонасыщения, плотности, прочности при разных температурах. Например, показатели водонасыщения продемонстрируют, будет ли дорога реагировать дефектами дорожного покрытия на осадки. Чтобы в будущем избежать появления трещин и выбоин, необходим тщательный входной контроль качества поступающих сырья и материалов. Например, для тестирования щебня существуют определенные параметры, предписанные техническими документами: испытание на прочность, наличие лещадных зерен, пылевато-глинистых частиц».

В последнее время получило широкое распространение использование щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА). Именно это покрытие в Донецке уложено на Красноармейском, Ясиноватском шоссе, центральных улицах Донецка. ЩМА дорожке обычного асфальтобетона, но и обладает более высокими прочностными характеристиками. Для того, чтобы покрытие из щебеночно-мастичного асфальтобетона действительно стало долговечной дорогой, необходим очень тщательный контроль процесса его производства. «Для улучшения асфальтобетона, мы приглашали из Киевского национального транспортного университета группу экспертов под руководством доктора технических наук, профессора, доцента кафедры строительных материалов Мозгового В.В., которые работали в Донецке больше недели. Они корректировали технологические регламенты, контролировали весь процесс производства и укладки ЩМА, а также давали рекомендации и помогали нашим лаборантам проводить испытания», – рассказывает Олег Касьяненко.

Самой последней обновлялась лаборатория строительного управления №4, которое выполняет работы по реконструкции трассы Киев-Харьков-Довжанский. Закупленное для этой лаборатории оборудование обошлось предприятию в несколько сотен тысяч евро. Теперь здесь есть приборы, которые испытывают ресайклинговые и регенерирующие слои, что является необходимостью для проведения испытаний, предусмотренных европейскими стандартами.

Технический контроль – дело тонкое!

Контроль качества дорожно-строительных работ осуществляет отдел технического контроля. Именно здесь определяются показатели качества используемых материалов и соблюдения технологических процессов, а затем сопоставляются с требованиями проекта, норм, технических условий и стандартов.

Фиксируют и контролируют работу каждого

участка инженеры производственно-технического отдела. В зависимости от объемов работ, объект могут курировать несколько инженеров, или один инженер на несколько незначительных объектов. «Задача технического отдела состоит в работе с документацией, заказчиком, проектным институтом и участком производства работ. Заказ материалов, соответствие их ГОСТам – все это наш удел» – говорит начальник отдела Леонид Алексеевич Столяров. Специалист называет работу отдела «бумажной», но это не делает ее менее значимой. Именно на этом отделе лежит ответственность за соответствие работ проектной документации, что в общем-то, и означает качество результата для заказчика. Производственно-технический отдел первым заступает на вахту контроля качества, проверяя работы проектировщиков. Проверка проектной документации на соответствие нормативным документам и технике безопасности является очень важным этапом, который позволяет своевременно выявить и, что главное, без лишних затрат устранить любые проектные дефекты будущего объекта.

Контролировать процессы и фиксировать результаты контроля очень важно, ведь заказчики постоянно следят за качеством выполняемых работ. Основной заказчик предприятия – государство, поэтому работу тщательно оценивает такая организация, как «Доржэкс». «Ее представители могут приехать в любой момент на стройплощадку и попросить предъявить интересующие их документы – инженеры всегда должны быть к этому готовы. Проверяющие вполне могут взять образцы стройматериалов, готовой продукции и проверить их в своей лаборатории. В процессе работы они приезжают и контролируют параллельно с сотрудниками предприятия коэффициент уплотнения, и если есть какие-либо несоответствия, то могут вынести замечания или вообще остановить работы» – отмечает Леонид Столяров. На каждом строительном участке ведутся специальные журналы производства работ, где заказчик оставляет свои замечания и пожелания по поводу ведения работ и исправлению недочетов.



«Когда мы только начинали работать в 1996 году – лаборатория находилась там же, где и сегодня, но все имеющееся оборудование было наследством еще советского производства, – вспоминает Олег Касьяненко. – Даже сложно вспомнить, что с его помощью можно было испытывать, но тогда мы занимались, в основном, мелкими ремонтными работами, поэтому такого серьезного контроля и не требовалось. Первый крупный объект – трасса Киев-Одесса, стал отправной точкой для модернизации наших лабораторий и совершенствования всей системы контроля качества. Сегодня мы можем позволить проводить все необходимые испытания своими силами и быть уверенными в том, что построенные нами дороги будут прочными и долговечными».



НАШИ КАДРЫ

Наводим мосты

Мосты – одна из самых древних форм архитектуры. С незапамятных времен они объединяют то, что было разделено природой. От поваленного между двух берегов реки дерева мосты эволюционировали до сложнейших произведений архитектуры и инженерной мысли. Сегодня трудно представить себе современный город, лишенный этих незаменимых конструкций. Конечно, компания «Альтком», которая является лидером строительного рынка, не могла обойтись без мостостроительного подразделения в своем составе. О работе предприятия «Альтмост» рассказал его руководитель Сергей Шипунов.

– Сергей Георгиевич, на каких объектах сейчас работают специалисты компании «Альтмост»?

– Сегодня специалисты нашего предприятия задействованы на ряде важных объектов транспортной инфраструктуры страны. Во-первых, мы участвуем в реконструкции моста через речку Недру (74-й км.), которая производится в рамках ремонта автодороги Киев-Харьков-Довжанский. Здесь есть мост длиной 58 метров и шириной 26 метров, по две полосы движения в каждую сторону. На данном этапе мы разобрали конструкции одного из мостов, произвели полный и детальный осмотр и приступили к обратной сборке. Так как реконструируемая трасса входит в программу подготовки Украины к Евро-2012, здесь очень строгие требования. Комиссия европейских специалистов осуществляет контроль над качеством работ и используемых материалов.

Также, в рамках этого проекта, мы занимаемся восстановлением путепровода длиной 12 метров (46-й км.) Хотя путепровод и не очень большой, работы здесь хватает. Мы уже приступили к вязанию арматурных сеток. Все происходит в очень сжатые сроки, ведь закончить нам нужно до 25 октября, когда здесь запланировано запустить движение. На двух названных мною объектах задействовано порядка 32 человек и 5 единиц техники.

Во-вторых, сейчас наши специалисты задействованы в строительстве моста возле села Мариновка (414-046 км.), который возводится в рамках реконструкции дороги Знаменка-Луганск-Изварино. Там уже существует один путепровод, и к нему рядом пристраивается второй. На днях мы приступили к буровым работам и установили одну сваю моста. Помимо этого, также будет реконструироваться и существующий мост. На нем мы заменим покрытие.

– На каких объектах вы планируете начать работу в ближайшее время?

Работы для наших специалистов хватает. К примеру, в планах – возведение эстакады длиной



около 300 метров в рамках реализации проекта по строительству дороги в обход стадиона «Донбасс-Арена», а также возведение подходов к этой эстакаде. Она, в свою очередь, соединит улицу Байдукова с улицей Павла Поповича. На сегодняшний день этот проект еще находится в стадии разработки, уже готовы чертежи, но пока нет детализовки, он еще не прошел государственную экспертизу. Могу сказать сразу, что здесь работа предстоит очень сложная, так как эстакада будет проходить между двумя терриконами, а там очень слабые грунты, около 6 метров шлама, а также построенные на месте строительства частные гаражи. В принципе, если все сложится удачно, то уже этой зимой мы будем готовы приступить к бурению на этом участке.

Кроме того, в рамках ремонта трассы Киев-Харьков-Довжанский нашим специалистам предстоит

работа по реконструкции моста через речку Сула. В скором времени на этом объекте стартуют подготовительные работы. Проект у нас уже есть, разрешительные документы в стадии подготовки.

– Какие объекты уже сданы в этом году?

– На данном этапе полностью готов путепровод, который возводился в рамках строительства автодороги Знаменка – Луганск – Изварино (обход г. Донецка 9-11 км.) Строящаяся магистраль пересекает существующую дорогу Донецк-Авдеевка в двух уровнях. В связи с этим, проектом было предусмотрено строительство путепровода длиной 73 метра. По нему уже запущено движение. Также совсем скоро будет завершено строительство двух оставшихся съездов, отсыпка растительного слоя, засев трав и разборка временной дороги.

– Обновляется ли арсенал техники мостостроителей?

– Да, за последнее время арсенал нашей техники значительно расширился. Мы приобрели новый бетононасос фирмы «SCHWING», гусеничный кран, 32-тонный автокран, компрессоры фирмы «Kaiser», сварочные аппараты, станки для рубки арматуры, осветительные станции. Помимо этого, важным приобретением стали две буровые установки «Baueg BG-40» (вес около 180 тонн каждая), которые мы намерены использовать для строительства путепровода возле села Мариновка, а также моста в Туркменистане.

– Как продвигается строительство моста в Туркменистане?

– Как вы знаете, наше предприятие привлечено к строительству моста Атамурат-Керкичи через реку Амударья. Сегодня там введены в эксплуатацию две бетонные установки производительностью 120 и 60 кубометров бетона. Также полностью готовы стройплощадки и начаты работы по возведению тел опор на втором, двенадцатом и тринадцатом шпунтах. Ведется укрепление техплощадок фундаментом «Ларсен 602». Кроме того, предстоит работа по установке постоянных опорных частей железнодорожного моста Атамурат-Керкичи, контракт на реконструкцию которого мы недавно подписали.

– В канун праздника что Вы бы хотели пожелать своим коллегам?

– В преддверии праздника, хочу сказать, что строительство мостов – особенная подотрасль строительства. Наша задача соединять, связывать то, что было разъединено по тем или иным причинам. Мост – это символ объединения, перехода, достижения определенной цели. Поэтому я хочу пожелать своему коллективу, каждодневный тяжелый труд которого достоин восхищения, здоровья, благополучия. Пусть на вашем жизненном пути через любые трудности и неурядицы будет перекинут мост дружбы и взаимовыручки.

С ПРАЗДНИКОМ!



Дорогие коллеги!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником! Мы часто слышим, что дороги – артерии, которые обеспечивают жизнедеятельность городов и сел страны, но разве было бы это возможным без тех, кто наполняет жизнью эти артерии – вас, дорогие, автомобилисты? Благодаря вашей неустанной работе, в самые отдаленные уголки страны регулярно поступает все, без чего повседневная жизнь людей невозможна: продукты питания, почта, лекарства.

День автомобилиста – это праздник не только водителей, но и ремонтных рабочих, инженерно-технических работников и всех сотрудников автотранспортных предприятий, которые добросовестно трудятся, выполняя свой профессиональный долг. Хочу поблагодарить вас за любовь к своей профессии и самоотдачу. Благодаря вашей самоотверженной работе наше предприятие не только выстояло в нелегкие для всего государства времена, но и стремительно развивается, расширяя спектр услуг и модернизируя парк техники.

В наш профессиональный праздник, хочу пожелать вам крепкого здоровья, хорошего настроения, пусть на вашем пути к поставленным целям никогда не возникают преграды!

Директор ОАО «Альтком-Трансмеханизация» Яков КАПЛУН



ТЕХНИКА

Такого парка техники, как у нас, в Украине больше нет – Руслан Гостев

Компания «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» прочно удерживает лидирующие позиции в Украине и решительно выходит на мировой рынок. Уверенность компании в своих силах обеспечивает высокопрофессиональный коллектив, талантливые руководители и не только. Среди сильных сторон «АЛЬТКОМА» – лучший в стране парк современной спецтехники.



Сегодня парк техники предприятия насчитывает порядка 500 единиц, и это число постоянно растет. «Если раньше я думал, что у нас есть конкуренты, то сегодня могу с уверенностью сказать – нет. Такого парка техники как у нас, ни у кого в Украине нет. У нас самое большое количество асфальтоукладчиков и катков. Все это новая, импортная техника, самая старая – 2003 года производства. У нас огромный парк землеройной техники – экскаваторы трех видов: «Case», «Caterpillar» и «Komatsu», мини-погрузчики и погрузчики этих же производителей с мировым именем», – заявил начальник управления механизации ООО «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» Руслан Гостев. С такой техникой, уверен специалист, можно и горы свернуть. Впрочем, простаивать супермашинам не приходится. Сегодня они заняты на стройплощадках по всей Украине и далеко за ее пределами.

Условно, арсенал спецтехники можно разделить на два основных направления: землеройная – это бульдозеры, экскаваторы и дорожно-строительная техника – грейдеры, асфальтоукладчики, дорожные катки. Кроме того, с 2007 года предприятие использует технику для ресайклинга дорог. «У нас уже есть 4 ресайклера WR 2500 производства «Wirtgen» – это самые лучшие ресайклеры в мире по всем параметрам. Они могут выполнять любые работы по стабилизации грунтов и рециклингу дорог. Такие работы выполнялись на трассе Волноваха-Тельманово, в донецком аэропорту, в Крыму на трассе Армянск-Красноперекоск- Керчь. Это новая технология, которая до 2005 года в Украине не использовалась», – поясняет Руслан Гостев.

Также возможности компании расширяет отдельная автоколонна, которая занимается перевозкой опасных грузов. Это бензовозы, битумовозы, цементовозы (которые перевозят цемент для бетона и минеральный порошок для асфальтобетона) – 13 единиц. Есть шесть тралов, которые перевозят технику. Парк тралов предприятие планирует увеличивать. «Кроме того, мы приобрели тягач, у которого тяговое усилие 160 тонн –

под него пока трала нет, но уже есть, что возить – бетоноукладчики, буровая установка, например. Раньше мы такую технику перевозили путем разбора, но надеемся, что, когда будет трал, все будет проще. Сейчас, чтобы это осуществить, необходимо сделать 5-6 ходок представленными у нас 60-тонными тралами – это очень трудоемкий процесс. Новый трал сэкономит массу времени – стрелу буровой установки опустили, она заехала на трал, и поехали», – добавил начальник управления механизации.

Стоит отметить, что процент поломок спецтехники на предприятии минимальный. «Мы не привыкли запускать технику – всегда вовремя проводим техосмотры (ТО), профилактику, чтобы она могла работать на полную катушку в круглосуточном режиме», – отметил Р. Гостев. По его

словам, раньше все плановые ТО осуществляли сервисные службы производителей техники, но это достаточно дорого, особенно если учесть, что 70% работ специалисты предприятия могли выполнять сами. Таким образом, было принято решение закупить инструменты и привлечь специалистов. В результате, ТО всей техники «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» делает самостоятельно.

На сегодня в управлении механизации работает около 80 человек. «Мы ведем круглосуточную работу, что требует минимум двоих человек на один механизм, а порой и троих. География работы наших сотрудников огромна – у нас работают люди практически из всех областей Украины. 90% наших сотрудников «универсальны» – могут работать на любых механизмах, и не привязаны к месту – если человек приходит работать к нам в Харькове, а затем этот механизм перевозим в другое место – человек едет туда», – отметил Руслан Гостев. Руководитель подчеркивает, что в управлении механизации сформировался особый коллектив специалистов, лучших в Украине, которые воспитывают достойных работников.

Сегодня объемы работы компании стремительно растут. Дорожные строители принимают за новые объекты, а потому и парк техники тоже должен расширяться. «В этом году был приобретен тягач MAN 8x4 – у нас это первый такой тягач, аналоги есть только у крупных перевозчиков. Также закупили цементораспределитель «Streu master SW 16 MC». В Украине таких всего два. Всего за последний год приобретено около 100 единиц техники. Примерно 50 единиц землеройной и столько же дорожно-строительной. На эти цели затрачено более 20 млн. евро», – отметил Р. Гостев.

Он также добавил, что в планах компании есть и крупные международные проекты, поэтому приобретение новой техники будет продолжено. Специалисты управления механизации постоянно участвуют в выставках, поддерживают связь с производителями, посещают конференции, чтобы всегда быть в курсе последних достижений инженерной мысли. Богатый опыт и постоянное обучение дают возможность содержать и усовершенствовать самый современный в Украине парк спецтехники, а значит обеспечивать компании уверенное движение вперед.



Профессии механика Руслан Валерьевич Гостев мечтал, и, окончив школу, проблем с выбором учебного заведения не возникло: пройдя большой конкурс, он поступил в Донецкий индустриальный техникум на специальность «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей и двигателей». Получив диплом младшего инженера, молодой специалист решил не останавливаться на достигнутом, и закончил Горловский автодорожный институт по специальности «Автотранспортное хозяйство». До того, как прийти в «АЛЬТКОМ», Руслан Валерьевич успел поработать по специальности на донецком велосипедном заводе «Старт» и даже организовать собственный бизнес. В «АЛЬТКОМЕ» Руслан Гостев начал свой трудовой путь на должности механика в 2003 году. Его карьера в ООО «Дорожное строительство «АЛЬТКОМ» развивалась стремительно – к 2006 году он стал главным механиком, а немного позже возглавил единое управление механизации.



ИСТОРИЯ

На дороге к успеху

Работникам ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ» есть, что вспомнить – позади 15 лет работы и много завершённых проектов, но есть среди них такие, которые сыграли особо важную роль в жизни предприятия.



Первая дорога

Первым проектом ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ» принято считать реконструкцию автомобильной дороги государственного значения Киев-Одесса. Фактически это не был первый заказ предприятия, но именно эта трасса стала для компании дорогой к успеху.

Первый контракт на выполнение подготовительных, земляных и работ по устройству дорожной одежды на трех километрах (246-249 км.) трассы Киев-Одесса был заключен 10 февраля 2004 года. ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ», выполняя работы, прошло путь от подрядчика строительства до менеджера контракта.

Несмотря на давность событий, сотрудники предприятия до сих пор с ностальгией вспоминают об этом объекте. Ведущий инженер технического отдела Петр Процюк в реконструкции дороги Киев-Одесса принимал участие в качестве проектировщика, и до сих пор вспоминает события семилетней давности: «Участие «АЛТКОМА» в этом проекте стало судьбоносным. Именно этот этап считается выходом компании на большую арену дорожного строительства. Тогда еще не объявляли тендеров, и на реконструкции трассы работало очень много строительных фирм, сейчас, даже сложно вспомнить, сколько конкретно их было, по-моему, эта цифра достигала нескольких десятков – около 30-38 организаций».

Киев-Одесса стала для предприятия «первой» во многом. Именно для этой реконструкции было активизировано приобретение новой техники. «Помню, как мы начинали работы – техники было мало и вся старенькая. В связи с этим и было принято решение закупать новую. Именно тогда был приобретен первый «альткомовский» каток иностранного производства – немецкой фирмы НАММ, на фоне которого мы фотографировались всем строительным управлением – это ведь было целое событие! Кроме этого, доставлялось много другой техники – экскаваторы, тракторы».

Шаг за шагом работники предприятия зарабатывали компании доброе имя и им это, несомненно, удалось. Начиная с контракта на три километра дороги, в итоге, предприятием было освоено 50 км: 18 из них были полностью реконструированы «АЛТКОМОМ», а на остальных выполнялись только определенные виды работ. Эта реконструкция «привела» на предпри-

ятие и молодых специалистов, которые и сегодня трудятся на его благо. «Игорь Карнаков и Евгений Куменко были тогда еще совсем молодыми, но от этого не менее замечательными руководителями – беспокоились не только о ходе работ, но и о коллективе, были настоящим объединяющим ядром, – говорит Петр Процюк. – Тогда к нам пришло много молодых специалистов, которые сегодня уже являются начальниками строительных управлений или занимают другие руководящие должности, например Роман Пивторак. После окончания реконструкции наш «одесский» коллектив рассыпался кто куда, ведь затем у компании появилось немало новых заказов. Но и сейчас я с теплотой вспоминаю ребят, с которыми мы тогда работали. Хочу поздравить их с профессиональным праздником. Пожелать успехов во всем, крепкого здоровья и как можно больше хороших воспоминаний, ведь именно они согревают наши сердца в трудные периоды жизни».

Самая длинная дорога

Кипти-Глухов-Бачевск на сегодняшний день является самой длинной дорогой в истории компании: в ходе этих работ, было отремонтировано около 65 километров дороги. Кроме того, это первый проект такого масштаба, в котором ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ» выступило менеджером проекта на всех вверенных ему участках. Первый контракт был заключен в августе 2006 года, проект был завершен в 2008 году.

Особенность этого ремонта состояла в необходимости состыковать жесткое и нежесткое покрытие. «Технология дробления покрытия из монолитного бетона с помощью американского оборудования тогда впервые применялась в Украине», – вспоминает инженер технического отдела Василий Горбач. «Я помню, что мы с интересом наблюдали за этой работой – для нас это было что-то совершенно новое. В целом, на этой реконструкции применялись самые последние технологии, и качество этого полотна недавно смогли оценить участники автопробега Санкт-Петербург-Киев».

Работы были завершены в 2008 году, и результат превзошел все ожидания. «Покрытие было устроено идеально ровно, настолько, что специалисты из «Доржакости» приезжали к нам дважды. После первой проверки решили, что толкочмер (измеритель ровности дорожного покрытия) сломался и увезли его на

проверку, но повторный контроль доказал – покрытие идеально ровное! Так что этой работой предприятие действительно может гордиться» – говорит Василий Горбач.

История, которая пишется сегодня

Самым крупным проектом предприятия сегодня является реконструкция автодороги Киев-Харьков-Довжанский. ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ» стало победителем тендера на ведение этих работ вместе с компаниями «Онур» (Турция) и ОАО «Пивденьзахидшляхбуд». Контракт на выполнение этих работ на участке протяженностью 45,5 километра был заключен в феврале 2010 года. Сумма контракта составляет более 600 миллионов гривен.

Это первый в истории предприятия контракт, оплата которого производится за счет Мирового банка и ЕБРР. «Тот факт, что «АЛТКОМ» выполняет ремонт, который контролируется такими серьезными кредиторами, очень важен. Успешное завершение этого проекта – выход на совершенно новый уровень, ведь теперь мы сможем не только говорить, что строим дороги европейского качества, но и иметь документальное тому подтверждение» – говорит руководитель проекта «Реконструкция автодороги Киев-Харьков-Довжанский» Иван Якимович.

Особенность этого строительства в том, чтобы вести его в соответствии со всеми необходимыми европейскими стандартами. «АЛТКОМ» предпринял все необходимые меры, чтобы это обеспечить. Например, лаборатория, работающая на данной реконструкции, оборудована новейшим оборудованием итальянской фирмы «Controls». Среди приборов здесь представлены такие, которые проводят испытания ресайклинговых и регенерирующих слоев, что необходимо для подтверждения соответствия европейским стандартам. Контроль производимых работ ведется ежедневно группой английских инженеров. Кроме троих специалистов из Англии, компания ведет самостоятельный регулярный контроль, который осуществляют четыре инженера ООО «Дорожное строительство «АЛТКОМ».

Сегодня работы в самом разгаре: полностью завершено устройство асфальтобетонного основания на первых трех километрах дороги, укладка основания из ресайклингового материала, а также устройство связующего слоя из плотного крупнозернистого асфальтобетона. До завершения проекта еще необходимо выполнить немало работ.

Компанией «Дорожное строительство «АЛТКОМ» пройден немалый путь, и многие этапы уже позади, предприятию доверяют важнейшие объекты и она представляет Украину в зарубежных проектах. Мы искренне желаем всем сотрудникам предприятия не останавливаться на достигнутом, верить в успех несмотря на все помехи и уверенно идти к новым свершениям.

Дорогие читатели!

Редакция «Альтком Сегодня» будет рада получить Ваши письма с предложениями и пожеланиями об улучшении нашей работы. Вы можете рассказать о своих успехах и достижениях ваших коллег, предложить новые темы для статей и прислать свои материалы.

Ждем писем на адрес:
press@altcom.ua

Дарья Николенко,
Олег Дойнов,
Ольга Капсамун



Руководитель проекта
Михаил Ковалев
Верстка
Алексей Марк

Фото
Александр Стринадко
Над выпуском работали
Елена Васина,