

Глава 1

*Дороги и время — нам их не унять...
Прекрасно все новое, памятно прошлое!
Но если нам выпала честь создавать,
Так пусть впереди будет только хорошее!*

С ЧИСТОГО ЛИСТА

Компания «ВАД» была официально зарегистрирована (как закрытое акционерное общество) в Выборгской районной администрации Санкт-Петербурга 26 мая 1994 года. Эта дата и стала днем рождения ВАДа.

Однако на самом деле началось все гораздо раньше, когда в конце 1980-х годов Валерием Абрамовым, бессменным руководителем ВАДа, и его друзьями-единомышленниками в Ленинграде (название Северной столицы в период с 26 января 1924 года до 6 сентября 1991 года) был создан дорожный кооператив. Молодое дорожное предприятие изначально носило название ПК «Выборгский».

Время выставляло свои условия, и им приходилось соответствовать: в тот самый сложный для России период важно было приложить массу усилий, чтобы удержаться на плаву. Компания «ВАД», подстраиваясь под обстоятельства и меняя формы собственности (АОЗТ, ТОО, ООО, ЗАО, АО), не меняла своих главных убеждений — это небольшое объединение отличалось от подобных ему тем, что его основу составляла Команда. Команда молодых, грамотных и амбициозных людей, которые верили в себя, в свои силы, в будущее страны. И это вовсе не пафос — ведь так оно и было на самом деле!

В июле 1994 года в стране начался денежный этап приватизации, одной из задач которой являлось повышение эффективности деятельности предприятий. Однако эта очередная реформа не привела к росту макроэкономических показателей, напротив: спад производства продолжился, произошел резкий обвал цен, заметно снизился уровень жизни населения, усилилась сырьевая ориентация экономики страны, возросла зависимость от внешнего рынка.

Известно, что общее значение заимствованного слова «кризис» — это «резкий, крутой перелом, тяжелое переходное состояние». Но есть и иные подтексты у этого слова: кризис — это время, когда предстоит держать ответ, это очищение, отказ от старого и формирование нового, а значит — стимул, возможность, которую важно не упустить...

Компания «ВАД» продолжала держать ответ — ее успеху и потенциалу способствовали терпение, увлеченность своим делом всех без исключения сотрудников, которые работали, что называется, в одной связке, самоотверженно, с энтузиазмом.

Поначалу специалисты предприятия, включая руководство, трудились на небольших субподрядах, занимаясь в основном ремонтом улиц и проезжих частей Петербурга и окрестностей. Это были для небольшой компании довольно приличные объемы, позволившие ей сделать первые шаги в правильном направлении — к динамичному развитию.





Надо сказать, что специалисты, которые составляли основной костяк организации в 1994 году, трудятся на предприятии и по сей день. А те, кто уже успел выйти на пенсию, не забывают своих коллег, как, впрочем, и в ВАДе не забывают о своих ветеранах. Это ли не показатель слаженности коллектива, искренней сопричастности к общему делу?



Все работники, стоявшие у истоков создания компании, о времени ее становления, о своей общей истории рассказывают с интересом и азартом, с теплом и юмором.

Почетный дорожник России Александр Турняк, начальник производственно-логистической службы АО «ВАД», один из основателей производственно-технического комплекса (ПТК) компании, несмотря на давность событий, помнит, «как все начиналось», до мелочей, или, как говорит он, «до каждой технической детали».

Александр Александрович, несколько лет возглавляя ПТК, большое внимание уделял как становлению современного парка дорожной техники, так и подбору кадров. Недаром на сегодняшний день на предприятии работает несколько династий: рабочих, водителей, машинистов, операторов...



«Наша компания была в середине девяностых малочисленной, но очень дружной, сплоченной, нацеленной на результат, — подчеркивает Александр Александрович. — Что тогда было у нас? Одна комнатенка на всех да плюс несколько лопат и собранный из какого-то металлолома каток, а еще старый, еле-еле работающий грейдер, который мы сами и ремонтировали. Недостающие машины по мере необходимости брали в аренду. Однако нас заряжало главное — огромное желание работать! Работали, как говорится, «с колес», на линии; дни и ночи пропадали на объектах».

Дорожный рабочий (бригадир) производственного участка № 1 Жагабай Ишметович Дущанов, почетный дорожник России, с улыбкой вспоминая то время, рассказывает: «Многие из нас сначала пришли в дорожную организацию студентами — просто подработать. Работали поначалу только на городских объектах, в Петербурге. Конечно, труд дорожника тяжелый, но ведь мы были молодыми. Трудились, учились, дружили — так и оказались связаны общим делом! Все делали вместе!»

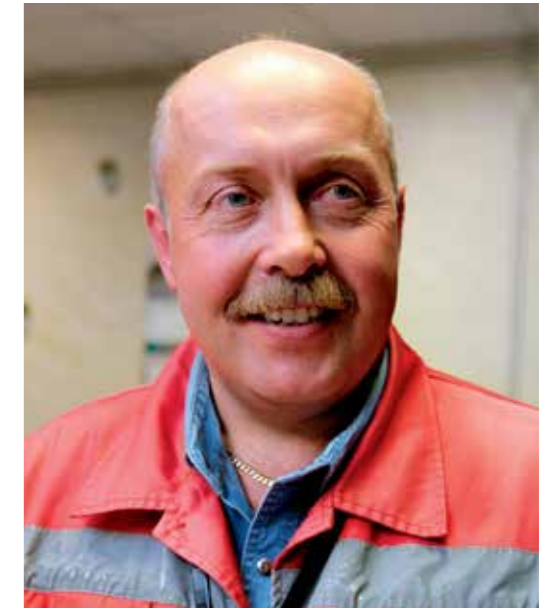




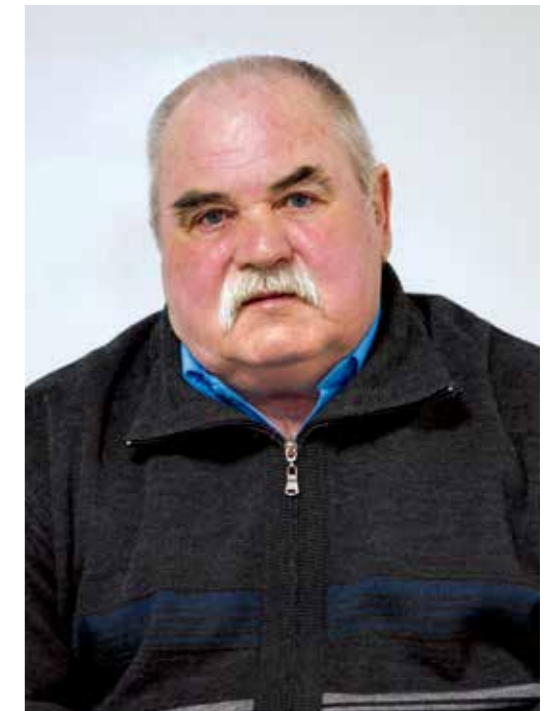
Начальник производственного участка № 1 Николай Александрович Корзов, почетный дорожник России, отмечает: «Работали, как говорится, по старинке, почти вручную. Не было необходимых инструментов, отметки при асфальтировании дорог не выставлялись. Но мы уже тогда четко понимали, насколько важно, например, изначально не допустить застоя воды на обочинах и тем более на проезжей части. Мы знали, что нам нужно выходить на другой технологический уровень, чтобы потом не было стыдно ни за один сданный объект!»



У команды предприятия с годами сложились свои традиции, свои дорожные заповеди и секреты мастерства. Вот что думает по этому поводу почетный дорожник России, заместитель начальника производственного участка № 2 Олег Васильевич Сидорик, который тоже пришел в дорожную компанию еще студентом: «Никто нас специально не обучал — мы сами, своим трудом осваивали эту науку. Мы все воспитывались на асфальте! Наши ребята и сейчас его уложат в любых условиях на отлично, поскольку уже знают все тонкости этой работы, начиная от лопаты и лома до современных методов дорожного строительства. У нас сложился исключительный костяк старых работников, которым ничего не надо объяснять — сделают, как надо. У нас есть и свои наработки, и собственные рецепты, проверенные годами... Не случайно многие наши коллеги из других организаций удивляются той интенсивности, с которой работает ВАД».



По словам дорожного рабочего (бригадира) производственного участка № 1 Александра Николаевича Снигиренко, в начале становления компании важным казался каждый объект: «Мы уже в то время, несмотря на малочисленность коллектива, отличались тем, что делали работу хорошо, качественно, быстро. Где нужно — друг друга подменяли. Разделения труда, как сейчас, не было. Нужно отремонтировать технику — ремонтируем, идет асфальт — работаем на асфальте, нужно перед сдачей привести объект в порядок — приводим! Так у нас было принято. Время само по себе выдалось нелегкое — последствия перестройки... И мы брались за любые объекты, шли даже на те адреса, на которые никто не решался. Но в нашей компании была взаимозаменяемость, поддержка. Все, включая руководителей, не гнушались даже самой трудной работы».





Прораб производственного участка № 1, почетный дорожник России Владимир Елеубергенович Хафизов, также вошедший в команду предприятия с момента его основания, подтверждает: «С нами в одной упряжке трудились и наши начальники. Помню, как Виктор Первалов однажды, когда мы должны были срочно сделать остановочные павильоны, работал на грейдере. Я тогда битумом стыки заливал. В этот момент подъехали на «Волге» проверяющие из «Пассажир-автотранса», и кто-то из них спросил: «А вам, прорабу, не зазорно битумом мазать?» – Я отвечаю: «Если уж заместитель нашего генерального директора на укладчике работает, почему должно

быть зазорно мне?» Вообще, для Виктора Павловича не было такой техники, которую он не смог бы освоить и которой не смог бы управлять».



Николай Александрович Мисковец, машинист укладчика асфальтобетона 8-го разряда, вспоминает: «До 1994 года вся наша бригада (шесть человек) работала в другой компании. В ВАД нас пригласили как специалистов, и здесь я около трех месяцев работал на катке, потом меня перевели на укладчик. Укладчиков в компании было на тот момент всего два – и оба советского производства. Надо сказать, что до прихода в ВАД я уже работал на импортной технике, поэтому спустя год мне доверили новенький асфальтоукладчик Vögele. При этом из Германии к нам приезжали консультанты, объяснили особенности работы новой машины... Скажу честно, все эти годы я хожу на работу с радостью,

с огоньком – по дороге даже напеваю иногда. Очень благодарен судьбе за то, что работаю в такой хорошей организации!»

В качестве отступления напомним, что в 1994 году на острове Крит состоялось заседание министров транспорта стран Евросоюза, давшее старт началу реализации Программы создания интермодальных транспортных коридоров. Три из девяти трансъевропейских магистралей находили свое продолжение в России. Это транспортные коридоры № 1, 2 и 9. Причем последний был запланирован через Петербург в направлении Москвы, с дальнейшим продолжением на Беларусь и Украину. Правительство России поддержало Программу, четко осознавая, что это путь к возрождению страны как транзитной державы.

Но в тот период руководители только что созданной организации – ЗАО «ВАД» – не могли и мечтать о том, что спустя время их детище, став одним из ведущих игроков на российском рынке дорожного строительства, примет участие в создании частей важнейших международных магистралей...

Тем не менее уже в 1994 году руководители ВАДа поставили перед собой задачу, прямо скажем, государственной важности: добиваться новых высоких уровней качества, и при этом, находя передовые технологические решения и используя неординарные подходы, стремиться к сокращению сроков производства работ.

Генеральный директор ВАДа Валерий Абрамов обратился летом 1994 года к своим коллегам со следующими словами: «Нам необходимо приобретать новое импортное оборудование, новые высокоэффективные машины, обучать персонал для работы на них!» Учредители новой подрядной организации прекрасно понимали, что важно совершенствоваться и в кадровом, и в техническом отношении.

Когда на предприятии стала появляться необходимая для выполнения дорожно-строительных работ современная техника (это были первые фрезы и асфальтоукладчик отечественного производства), небольшая компания стала набирать все большие обороты. При этом вся полученная прибыль инвестировалась дальше: в покупку новой техники, оборудования, инструментов, материалов, в привлечение высококвалифицированных специалистов, что позволяло постепенно наращивать объемы производства.

Александр Турняк подтверждает: «Сначала мы постепенно закупаем старую технику, советского производства (Брянского, Рыбинского заводов). Бывшая в употреблении, она часто ломалась и ее приходилось самим ремонтировать, а иногда и переделывать под наши нужды. А к результатам, которые есть на сегодняшний день, нас привела грамотная расстановка сил и успешная управленческая политика, одним из главных принципов которой был следующий: необходимо начинать работу сегодня, сейчас, иначе будет поздно! Кстати, этого убеждения мы придерживаемся до сих пор».

Ставка на качество

На предприятии существовала и существует негласная традиция закрепления, привязанности каждого дорожного рабочего к конкретному производственному участку. Переход с одного участка на другой всегда считался в ВАДе не совсем положительным показателем. Так уж повелось.

«Это для нас как семья, – подтверждает Владимир Хафизов, – ведь нам порой приходится делить между собой и трудности, и радости, и даже общий стол – особенно когда мы находимся далеко от дома. А участки между собой время от времени соревнуются – неофициально, конечно, однако это тоже является стимулом в работе! Но мы – одна организация, и такие соревнования только на пользу всем, и каждый это понимает!»

Александр Петрович Кашпурин, почетный дорожник России, начальник производственного участка № 2, продолжает рассказ об истории компании: «В начале девяностых я работал в одном из ДРСУ (дорожно-ремонтное строительное управление), где и познакомился с будущими своими руководителями. А когда Валерий Абрамов и Виктор Перевалов пригласили меня на работу, я сразу согласился. Ребята, хоть и были моложе меня на пятилетку, мне понравились: ответственные, деятельные, умные. Я сразу поверил в них – и, как выяснилось, не зря! Не пугало меня и отсутствие необходимого оснащения. Компрессоров не было, приходилось орудовать ломом...



Многие тогда боялись идти в коммерческие организации, привычно держались государственных структур. Тем не менее специалистов мы набирали, работа шла, и заработок был нормальным. Помню, как приходилось иногда довольствоваться даже натуральным обменом, или, как говорят, бартером: дорогу либо площадку сделаем для того или иного предприятия, а оно вместо денег расплачивается с нами своей продукцией, которую мы потом пристраивали. Время было такое – его не зря сравнивают со второй волной НЭПа».



Действительно, время становления предприятия было весьма неблагоприятным в экономическом и социальном отношении, а значит, и в плане построения и ведения бизнеса. Руководство АО «ВАД», понимая это, не стремилось тратить больше, чем зарабатывала компания: жили по средствам, направляя полученную прибыль исключительно на развитие производственной базы предприятия, на приобретение техники.

Надо сказать, что у любых руководителей, как известно, всегда и во все времена немало проблем, сотканных из многочисленных обстоятельств, обязательств, непредвиденных трат, повседневных забот, а иногда даже из экстренных ситуаций. И здесь очень важно уметь с этим грамотно и своевременно справиться, чтобы не только сохранить компанию, но и обеспечить дальнейшее ее процветание.

Так в чем же секрет успеха АО «ВАД», из чего состоит основная закваска высокого потенциала этой крупнейшей в России дорожной организации, исполняющей на сегодняшний день функции генерального подрядчика по строительству важнейших инфраструктурных проектов? Наверняка каждый, кто держит сейчас в руках эту книгу, хотел бы узнать ответы на эти вопросы. Тогда читайте дальше!

Это потом наступит время, когда владельцы АО «ВАД» начнут работать над системами своего бизнеса. А до определенного периода они трудились рука об руку со своими наемными сотрудниками, изначально опираясь на ключевые правила эффективности работы: достижение высокого качества и скорость реализации поставленных задач.

Девяностые брали свое, не прощая промедления и отсутствия целей. Новое время требовало новых знаний, дисциплины труда, нового имиджа, наконец. Руководители ВАДа, четко осознавая это, стремились соответствовать всем перечисленным требованиям сами. Они изучали строительную специализацию, отраслевой рынок, зарубежный опыт, вникали в тонкости новых технологий и, конечно же, совершенствовали свои управленческие навыки. Предоставляя рабочие места и расширяя штат, руководители организации приветствовали стремление новых работников к получению дополнительного образования.

Дорожно-строительная компания продолжала целенаправленно и усердно работать, и уже в 1995 году специалистами ВАДа были выполнены работы по устройству асфальтобетонных покрытий площадью 695 тыс. м² на улицах и магистралях города на Неве. И если сейчас, спустя четверть века, такой объем для работников предприятия представляется небольшим, то тогда это был безусловный успех!

Работы были проделаны с достойным качеством и в необходимый срок, и тогда многие городские средства массовой информации успели сообщить о появлении на дорожно-строительном рынке Санкт-Петербурга «компаний нового уровня».



Владимир Викторович Овсянников, заместитель начальника производственного участка № 1, почетный дорожник России, рассказывает: «Первые пять лет мы не занимались строительством — осуществляли только текущие ремонты, что называется, асфальт по асфальту, без изменения профиля дороги. Но мы делали все очень быстро, давая при этом высокую гарантию на наше покрытие. Мы получали абсолютно искренние благодарности от жителей районов, где работали, — и это было очень приятно. Конечно же, мечтали построить свою дорогу, как говорят, с нуля и под ключ! А для этого мы развивались, учились...»

Постепенно рос парк техники, и значительную его часть в ВАДе уже стали составлять машины и оборудование импортного производства. Так, например, был приобретен первый асфальтоукладчик с автоматической следящей системой. Конечно же, это было событие. Но это было и одним из показателей абсолютно искреннего стремления к достижению высокого качества работ.

«Мы сразу сделали ставку на качество, а также на обеспечение всего технологического процесса, связанного как с ремонтом, так и со строительством дорог», — кратко объяснил смысл новаторского подхода Александр Турняк.

Известно, что специализированная техника являет собой чисто практическую замену физическому труду, способствует повышению производительности работ. Поэтому многие предприниматели относятся к машинам лишь чисто потребительски.

Однако когда техника приходит на смену именно твоему ручному труду и достается тебе громадными усилиями, подход к ней перестает быть исключительно утилитарным. Так, руководители и работники ВАДа к своим первым новым машинам, с которых впоследствии и началось формирование основного парка техники, относились с непрестанной заботой и — в прямом смысле — с детальным вниманием. А ведь давно (и не случайно!) замечено, что техника, находящаяся в надежных руках профессионалов, редко когда подводит!

Директор производственно-технического комплекса (ПТК) АО «ВАД» Юрий Васильевич Цветков, рассказывая о задачах своего подразделения, отмечает: «Важно вовремя обеспечивать исправность техники, доверяя ее квалифицированным, подготовленным работникам. Кроме того, работников необходимо заинтересовать, ведь все, что косвенным образом связано с техникой: дождь, ветер — словом, непогода, а также тяжелые условия труда под открытым небом, — дело непростое, требующее особой дисциплины, заботы и уважения к машинам, к оборудованию...»



Первый и безусловный прорыв

Специалисты компании «ВАД» постоянно держали руку на пульсе дорожного дела: следили за технологическими новинками, изучали передовой зарубежный опыт, участвовали в специализированных выставках, семинарах.

Так, для того чтобы добиться высоких результатов в отношении потребительских свойств дорожного покрытия (ровности, коэффициента сцепления, прочности, долговечности), специалисты компании одними из первых в России перешли на использование асфальтобетонных смесей из высокопрочного кубовидного щебня узких фракций габброидных пород, а также улучшенного битума из тяжелых нефтей Ухтинского месторождения.

К тому времени для них уже стало очевидным, что при выполнении дорожно-строительных работ чрезвычайно важно соблюдать временной интервал при перевозке горячего асфальта от места его производства до места укладки. Это необходимо для того, чтобы избежать расслоения горячей асфальтобетонной смеси. Однако для достижения качественного результата решения одной этой задачи оказывалось недостаточно — нужен был новый механизм в цепочке асфальтоукладки!

Прорывом в деятельности компании стало освоение в 1996 году технологии укладки асфальтобетонной смеси с помощью перегружателей асфальтобетонной смеси Shuttle Buggy. Когда ВАД приобрел у американцев эту многотонную и негабаритную технику, встал непростой вопрос ее доставки. Сначала перегружатель отправили паромом до Финляндии, а уже оттуда — тралом до Петербурга.

«Финский представитель, сопровождавший этот нестандартный груз, отказался спускать Shuttle Buggy с платформы трала — побоялся ответственности за столь дорогую технику. Возникла проблема, — рассказывает Александр Снигиренко. — Тогда Виктор Перевалов, встречавший груз, не раздумывая, сам забрался на трал, завел перегружатель и спокойно съехал. Впрочем, техника для него проблемой никогда не была, тем более такая, в которой виделась необходимость».

Технология применения перегружателей Shuttle Buggy, разработанная в начале 1990-х годов, решила сразу несколько проблем устройства качественного дорожного полотна. В целом перегружатель асфальтовой смеси Shuttle Buggy представляет собой самоходную дорожно-строительную машину, состоящую из накопительного бункера, четырехколесного шасси, приемного бункера и трех конвейеров. Основной его задачей является прием асфальтовой смеси у самосвалов, перемешивание ее в бункере и перегрузка в асфальтоукладчик.

В конструкции перегружателя, кроме приемного ковша, куда поступает смесь из самосвала, установлен и трехшаговый перемешивающий шнек. Благодаря этому оборудованию смесь с неравномерно распределенными частицами щебня, а также неодинаковой температурой превращается в массу, более гомогенную по гранулометрии и температуре.

В области использования Shuttle Buggy при укладке асфальтобетонной смеси специалисты ВАДа в 1996 году стали пионерами не только в России, но и в Европе. А проведенные на предприятии исследования ученых МАДИ подтвердили эффективность применения технологии с использованием Shuttle Buggy в условиях России.





Валерий Анатольевич Борисенко, главный инженер компании, почетный дорожник России, вспоминает небольшой курьезный эпизод, произошедший на одной технической выставке, в ходе которой он посетил стенд, где шла презентация Shuttle Buggy (причем это было уже несколько лет спустя после приобретения и успешного использования данной техники в компании «ВАД»).

«Девушка, работающая на стенде, спросила меня, — рассказывает Валерий Анатольевич, — хочу ли я узнать подробнее о преимуществах Shuttle Buggy. Конечно, я согласился, стал слушать. Когда, перечислив ряд моментов, она завершила описание, я спросил у нее:

- Что еще вы можете сказать о технологии?
- Это вроде бы все... — не совсем уверенно произнесла девушка.
- Тогда, разрешите, я расскажу вам о достоинствах работы Shuttle Buggy на практике — думаю, лишним не будет...
- А вы кто, откуда? — замешкалась она после моей «лекции»...
- Я работаю в ЗАО «ВАД».
- Тогда все понятно! — засмеялась собеседница».

Антисегрегационный перегружатель асфальтовой смеси Shuttle Buggy уже в конце 1990-х на объектах ВАДа обеспечивал соответствие ровности европейским нормам IRI, причем с оценкой «отлично» или «очень хорошо». А первым российским объектом, где была применена данная технология, стал Северный проспект в Петербурге.

Технология с использованием Shuttle Buggy позволяет быстро и непрерывно укладывать дорожные покрытия, ликвидируя температурную и гранулометрическую неоднородность асфальтобетонной смеси. За счет высокоскоростной и непрерывной укладки достигается отличная ровность покрытия, что приводит к значительному уменьшению динамической нагрузки от колес автомобилей на дорожную одежду, а следовательно — к уменьшению фактора усталостного трещинообразования.





Стоит добавить, что только спустя несколько лет, в 2013 году, глава Федерального дорожного агентства (с 2012 по 2018 год) Роман Старовойт в одном из своих докладов отметил, что использование перегружателей должно стать нормой при укладке асфальтобетона — для повышения ровности и увеличения сроков эксплуатации дорожного покрытия. Тогда же вступили в силу требования, изложенные в приложении к распоряжению Федерального дорожного агентства от 29 мая 2013 года № 717-р, согласно которым при проведении работ по укладке верхних слоев асфальтобетонного покрытия «необходимо обеспечить показатели равномерности температуры за асфальтоукладчиком».

Ситуация начала меняться и на стадии проектирования дорожного строительства: разработчики новых проектов стали указывать в документации на необходимость использования технологии с применением антисегрегационных перегружателей. Той технологии, которую компания «ВАД» начала активно осваивать уже в 1996 году!

Комплексный подход

Замечено, что многие строительные объекты — и тем более дороги — обладают разной энергетикой. От чего это зависит: от особенностей технического проекта, материалов, техники — или от отношения к делу тех, кто несет ответственность за эти объекты? Наверное, от совокупности всего перечисленного. В свою очередь, от гармоничного и комплексного подхода к строительству дорог зависит гармония самого движения по ним и, соответственно, надежность и безопасность!

Такой подход к делу — это еще одна составляющая успеха компании. Вадовцы доказали это еще в 1997 году, когда вышли на ремонт Приморского проспекта — крупной транспортной магистрали Санкт-Петербурга, расположенной в северной части города (современный Приморский проспект начинается от Ушаковской развязки, и, следуя по направлению к Финскому заливу, соединяется с Приморским шоссе).

«А тогда Ушаковской развязки еще не было, — добавляет Владимир Овсянников, заместитель начальника производственного участка № 1, — ее строительство началось позже, в 1998 году..»

Известно много деталей, связанных с историей Приморского проспекта. Вот некоторые из них. В начале XIX века он был частью дороги, называвшейся «дорогой из селения Систребек» (ныне — Сестрорецк). Позднее в состав дороги были включены Новодеревенская набережная, Набережная улица и Стародеревенская (бывшая Благовещенская) улица... В конце XIX века по ним были проложены пути для конки, которые заканчивались у 3-го Елагина моста.

После войны, в 1947 году, все три улицы были объединены и получили свое общее современное название — Приморский проспект. В 1990 году по причине массового жилищного строительства здесь был устроен новый участок — от Яхтенной улицы до улицы Савушкина.

На проспекте находятся Благовещенская церковь, буддийский храм — дацан Гунзэ-чойнэй, бывшая дача коннозаводчика Афанасия Шишмарева — один из немногих памятников загородной архитектуры XIX века, сохранившийся в дереве. Кроме историко-архитектурных достопримечательностей, здесь много крупных современных организаций, жилых комплексов, мест для отдыха.

Приморский проспект проходит вдоль северной стороны Елагина острова, где расположена территория Центрального городского парка. Надо ли говорить, что эта магистраль, чрезвычайно востребованная как жителями, так и гостями города, всегда имела особый статус и назначение? Однако до определенного времени она оставалась одной из самых проблемных городских дорог: к концу XX века Приморский проспект практически полностью исчерпал свою пропускную способность.

Постоянный рост трафика, новые условия и стандарты требовали иных, более технологически совершенных подходов при ремонте и строительстве дорог. И одним из первых в России этого смог достичь ВАД: молодая подрядная организация показала свои незаурядные силы и возможности при выполнении качественного ремонта проезжей части Приморского проспекта.

Современная техника и специально обученный персонал позволили компании эффективно освоить здесь самые передовые для того времени технологии дорожного строительства, включая, конечно же, технологию с применением перегружателя Shuttle Buggy. Работниками ВАДа, приступившими к реализации ремонтных работ на этой оживленной трассе, было принято решение отфрезеровать дорогу и уложить асфальтобетонную смесь не в два, а в три слоя.

Для устройства дорожного покрытия с высокими транспортно-эксплуатационными характеристиками на данном объекте была использована асфальтобетонная смесь на щебне из габброидных пород. Важно добавить, что для повышения качества и увеличения срока службы дорожного покрытия Приморского проспекта строители при подборе материалов с особой тщательностью отнеслись к оценке физико-механических свойств щебня. Хотя тогда к этому материалу еще не предъявлялось таких жестких требований, как теперь, вадовцы, учитывая мировой опыт, строго следовали основным принципам выбора щебня для асфальтобетона.

И если, по словам главного инженера компании «ВАД» Валерия Борисенко, на физико-механические свойства битума можно повлиять технологически, применяя различные виды добавок (модификаторы), то управлять природой щебня нельзя. Прочностные характеристики этого материала зависят от горной породы того или иного месторождения. Поэтому вадовцы и остановили свой выбор на таком виде российского камня, как габбро, по своим характеристикам завоевавший на строительном рынке славу прочного и износостойкого материала.



При ремонте Приморского проспекта строители были поставлены в достаточно жесткие временные рамки. И здесь также важную роль сыграла грамотная организация рабочего процесса. Дорожные одежды проспекта были заменены менее чем за месяц. А эксплуатировалось покрытие без дополнительных ремонтов целых восемь лет!

«На этом объекте, — рассказывают вадовцы, — мы и обкатали новые дорогостоящие фрезы, асфальтоукладчики, катки. И если раньше асфальт мы в основном наращивали, то здесь применили наиболее результативный способ ремонта дорог — отфрезеровали покрытие. Наши современные машины впервые доказали свою эффективность при производстве больших объемов работ. А до этого их использование носило единичный характер. Уже тогда стало ясно, что время примитивных дорожных машин безвозвратно ушло в прошлое!»

В целом в 1997 году компанией «ВАД» были выполнены работы по ремонту городских улиц и автомобильных дорог общей площадью 1,4602 млн м². При этом освоено около 600 млн рублей. Заказчиком работ тогда выступил Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству Санкт-Петербурга.

Качество покрытия на улице Кораблестроителей (от моста Кораблестроителей до Наличной улицы), а также на Приморском, Выборгском и Ланском шоссе, Аптекарской и Кронверкской набережных, проспекте Мориса Тореза и на других объектах высоко оценил не только заказчик работ — благодарности как из рога изобилия сыпались в адрес вадовцев от многих жителей города.

Визитная карточка компании

Своей «визитной карточкой» вадовцы не случайно считают Невский проспект. Протяженность этой главной городской артерии, связывающей Адмиралтейство с Александро-Невской лаврой, составляет 4,5 км.

Ненадолго обратившись к истории, напомним читателям, что Невский проспект появился практически одновременно с самим городом. Его строительство было связано с необходимостью соединения центра города с Новгородским трактом, ведущим к Москве и Великому Новгороду. Прокладывался проспект через существующие тогда болота и лесные заросли с двух сторон: и от Адмиралтейства, и от Александро-Невской лавры. Поэтому-то в месте соединения двух его частей, в районе современной площади Восстания, и был образован излом.

Полностью строительство Большой Невской перспективы (так назывался проспект до середины XVIII века) было завершено в 1720 году. С середины XVIII века вся территория, прилегающая к вымощенной булыжником дороге, начала активно застраиваться...



Невский проспект находится под защитой ЮНЕСКО и являет собой архитектурный синтез многочисленных достопримечательностей, среди которых, безусловно, мосты, переброшенные через пересекающие проспект реки (Фонтанку, Мойку) и канал Грибоедова. К сожалению, до 1998 года такой важнейший объект (лицо города!) не ремонтировался довольно длительное время.

Честь сделать это и была доверена ВАДу. Для работников предприятия такое предложение, безусловно, стало мощным моральным стимулом, в том числе для дальнейшего продвижения и профессионального роста. Впоследствии компания выходила на ремонт Невского проспекта еще трижды, что только подтвердило надежность предприятия и безукоризненность качества работ, выполненных вадовцами.

А о том, как компания впервые вышла на этот объект, рассказывает Валерий Абрамов: «Помню, когда в августе 1998 года администрацией Санкт-Петербурга было принято решение привести в порядок нашу главную городскую магистраль и эту работу поручили нам, все наши ребята начали переживать. К тому же было выдвинуто условие, что Невский надо сделать очень быстро. И мы сделали — за одиннадцать суток, работая в основном по выходным, по ночам».

Виктор Перевалов продолжает: «На тот момент мы уже зарекомендовали себя как компания, которая никогда не подводит, и наша городская администрация уже не сомневалась в том, что мы сможем выполнить этот достаточно сложный и срочный объект. Поэтому отремонтировать Невский предложили именно нам. А вот для наших конкурентов было непонятно, как мы осилим такую работу в такие сжатые сроки. Зато потом даже самые серьезные из них признали, что, кроме нас, на тот момент ее не сделал бы никто в городе».

«Я лично очень переживал тогда, — признается Александр Турняк, — ведь мы выходили совершенно на другой уровень, понимая, что к такому показательному объекту внимание будет повышено и со стороны администрации, и со стороны прессы, и, конечно же, со стороны петербуржцев и гостей города. Но мы сделали свою работу — и сделали хорошо!»

Николай Коржов вспоминает: «Когда эту работу поручили нам, мы, конечно, радовались, но и одновременно волновались, ведь это была огромная ответственность! Однако к тому времени мы успели обрасти современной техникой, хорошими специалистами, в том числе и инженерно-техническими работниками. Увеличились и наши объемы работ. Тем не менее объект такого уровня был для нас важнейшим испытанием. На совещании руководители нас немного взбодрили, сказав о том, что Невский проспект хотя и главная улица Петербурга, но это такой же городской

объект, как и остальные, и от нас не требуется ничего сверхъестественного. Просто нужно хорошо и качественно работать — как обычно!

Мы начали работу на Невском проспекте с площади Восстания в пятницу. Многие жители города в тот момент, когда мы завозили на объект технику, уезжали с Московского вокзала на электричках за город — отдыхать. А вернувшись в воскресенье, они с удивлением отметили резкую перемену: на месте старой дороги словно по волшебству появилась современная, красивая городская магистраль. Считаю, что именно с 1998 года, с Невского проспекта, и начались дороги в Петербурге!»



Стоит признать, что 1998 год в России был одним из самых тяжелых в экономическом отношении. Кризис, дефолт, падение уровня жизни населения, крах тысяч предприятий... Никто не знал, что будет завтра. Но работники ВАДа верили, что справятся, поскольку уже могли на тот момент оценить и материальную базу предприятия, и уровень своей производительности, и правильную, гибкую политику руководства.

«Я пришел на работу в ВАД лет через десять после его основания, но о деятельности компании в конце девяностых знал не понаслышке: я тогда работал в одной из петербургских дорожных организаций — АОЗТ «Севзапдорстрой», — вспоминает Валерий Борисенко. — Мне, безусловно, были интересны все новые технологические процессы и качество выполнения дорожных работ. Казалось, что в момент ремонта Невского проспекта только ленивый не наблюдал за тем, как выстроившиеся в ряд новые импортные машины прямо на глазах превращали выдавшее виды покрытие главной дороги города в идеальное».

Здесь важно подчеркнуть, что при ремонте Невского проспекта компанией «ВАД» производилась укладка покрытия почти на всю ширину проезжей части этой главной городской дороги. Для этого использовалось сразу несколько укладчиков, в том числе гусеничный Vögele 2500 Super с шириной укладки 16 м. Работы проводились без стабилизации, с применением финского битума и габбро-диабазы.

Довольно любопытным эпизодом, связанным с ремонтом Невского проспекта в 1998 году, поделился Николай Николаевич Евсюков, заместитель генерального директора АО «ВАД» по производству, почетный дорожник России: «При сдаче очередного этапа, когда с пятницы по понедельник я неотлучно находился на объекте, понадобилось срочно — в ночь с воскресенья на понедельник — подбить площадь примыканий, которую мы выложили. Приспособлений по замеру — тахеометров, электронных дальномеров и так далее — у нас еще не было. Помню, подходит ко мне в ночи Виктор Павлович Перевалов, интересуется: как? что? Я объясняю. Тогда, недолго думая, он быстро пробежал по всем примыканиям, измеряя их шагами, вернулся и назвал цифры. Позже, когда мы перепроверили площадь уже с помощью приборов, практически никаких расхождений не оказалось!»



Новое дорожное покрытие на Невском получило очень высокую оценку как со стороны профессионалов-дорожников, так и со стороны обычных пользователей – жителей Северной столицы. О процессе проведения ремонтных работ на проспекте, конечно же, сразу же заговорили и средства массовой информации.

Вот что писала тогда одна из газет: «Когда мощный дорожный комплекс импортной техники, включающий, помимо укладчиков и катков, фрезы и перегружатели асфальтобетонной смеси Shuttle Buggy, вышел для ремонта особого для всех петербуржцев адреса, со стороны правительства города было принято новое решение: обновление проезжей части Невского проспекта осуществить на всем его протяжении – от площади Восстания до Дворцового моста».

А все дело было в том, что изначально проведение работ такого масштаба не планировалось: ВАДу было поручено отремонтировать лишь небольшие участки проспекта, наиболее изношенные (на языке специалистов это называется карточным ремонтом).

«В целом получилось так, что мы удивили и жителей города, и даже дорожников, когда в том далеком 1998 году отремонтировали Невский проспект всего за несколько дней – без полного закрытия движения и при наличии огромного числа коммуникаций, – отмечает Николай Коржов. – Мы впервые показали подобную производительность, и можно сказать, что наша работа на Невском стала пиком того, когда на нас обратили внимание! Добавлю, что на открытие новой дороги тогда приехал губернатор Петербурга Владимир Яковлев, много сделавший для появления в Северной столице хороших дорог».

Ремонт Невского проспекта от площади Восстания до Дворцового моста (а это более 100 тыс. м²) действительно был осуществлен в рекордный срок. Эти несколько дней из истории Невского проспекта и АО «ВАД» многие дорожники (и особенно заказчики работ) вспоминают до сих пор, когда речь идет о необходимости в сжатые сроки достичь гарантированно качественного результата.

В 2005 году стало ясно, что покрытие Невского проспекта не только выдержало беспрецедентную семилетнюю гарантию при возрастающем потоке автомобильного транспорта, но и осталось в очень хорошем состоянии. А спустя десятилетие, в 2008 году, председатель Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Олег Виролайнен (руководил КБДХ с 2006 по 2009 год) отметил: «Невский проспект снова ожидает капитальная реконструкция. В прошлый раз она проводилась в 1998 году, и вот снова для обновления главной артерии города была выбрана компания «ВАД», которая давала семилетнюю гарантию на дорожное покрытие. А покрытие прослужило больше – десять лет!».







В 1998 году увидеть дорожно-строительную технику с логотипом ВАДа можно было и в других районах города на Неве. Кроме ремонта главной транспортной артерии Северной столицы, проводились работы и на других городских улицах и автомобильных дорогах. Тогда компанией уже было освоено около 200 млн рублей на следующих основ-

ных адресах: Гаккелевская улица, Дальневосточный проспект (от Новочеркасского проспекта до Народной улицы); улица Руставели (от Суздальского до Пискаревского проспекта), Северный проспект (от улицы Руставели до проспекта Энгельса), Кантемировская улица (от Полюстровского до Большого Сампсониевского проспекта, включая улицу Грибалевой), продолжение улицы Кораблестроителей. Сюда же следует отнести и ремонт проспекта Ленина в Зеленогорске.

«Работы было много, — рассказывают Александр Кашпурин и Николай Коржов. — Виктор Перевалов, наш руководитель, по этой причине взял тогда даже академический отпуск в строительном университете — времени на учебу не оставалось...»

Оперативно и слаженно работники компании решали вопросы, связанные с поставками на объект качественных инертных материалов. Немногим позже, с наступлением новых экономических условий, для того чтобы исключить все непредвиденные негативные ситуации и риски, специалисты предприятия заботы о каменных материалах переложили на свои плечи.

Дорожное полотно, уложенное вадовцами, заметно отличалось от остальных городских покрытий по качеству — на нем нельзя было отыскать ни одного дефекта! К тому же такой гарантии (семь лет!) на покрытие, которую давали специалисты ВАДа, не предлагало тогда ни одно дорожно-строительное предприятие! Недаром в 1999 году объемы работ в Петербурге у компании, по сравнению с 1998 годом, увеличились сразу более чем в два раза.

Так, общая площадь отремонтированных автомобильных дорог и улиц города составила 1011,1 тыс. м². При этом было освоено 460 млн рублей. Были продолжены работы на Невском проспекте: они велись от Суворовского проспекта до площади

Александра Невского. Качественно и своевременно вадовцы также отремонтировали Дворцовую набережную (от Дворцового до Троицкого мостов), часть набережной реки Фонтанки, примыкающую к Невскому проспекту с двух сторон; набережную Кутузова, а также многие улицы и площади Северной столицы, которая в то время уже начинала подготовку к встрече своего трехсотлетия.

«Дорожники — это те же градостроители, поскольку отлично сделанная дорога способна не только решить транспортные проблемы, но и в лучшую сторону изменить городской ландшафт!» — так писала городская пресса о вадовцах в то время. За большой вклад в благоустройство города генеральный директор компании «ВАД» В.В. Абрамов был удостоен в 1999 году Благодарственного письма губернатора Санкт-Петербурга.



Расширяя географию работ

С 2000 года компания «ВАД» начала активно расширять границы своей деятельности. Заслужив репутацию надежного подрядчика, получив известность и доказав трудом свои удивительные, непривычные для тех лет возможности, ВАД постепенно стал осуществлять дорожные работы уже не только в Северной столице.

Вот что рассказывают по этому поводу Валерий Абрамов и Виктор Перевалов: «В 2000 году нам стало ясно, что наша организация вышла на достаточно высокий уровень по обеспечению выполненных работ, и мы поняли, что объемов в городе будет недостаточно. Тогда мы начали постепенный выход в регионы...»

Не секрет, что ВАД считали тогда «домашней дорожной компанией Петербурга», а конкуренты задавали работникам предприятия вопросы такого рода: «Вы умеете ремонтировать городские дороги, а вот опыта работы в других местах у вас нет... Что вы будете делать, если вас отправят в регионы?»

Выйти за пределы Петербурга компании позволило, в том числе, открытие собственного асфальтобетонного завода на улице Репищева, где началось производство асфальта на основе щебня из гранита, габбро-диабазов и габбро-диабазов. На сегодняшний день завод работает в строгом соответствии с экологическими стандартами, а годовой выпуск асфальта различных марок составляет более 200 тыс. тонн.

«Для нас 2000 год ничем особенным не отличался от предыдущего, разве только объемом работ да расширением географии деятельности. Мы, не заканчивая работать в Петербурге, активно выходили тогда на строительство дорог, в том числе и федерального значения, в другие регионы, — продолжают делиться историей своей компании Александр Кашпурин и Николай Коржов. — Мы начали разъезжаться кто куда. Проводили ремонтные работы в Светогорске (это на границе с Финляндией), в Вологодской области и самой Вологде, в Карелии...»

Среди объектов, на которых трудились специалисты ВАДа в 2000 году, — федеральные дороги М-8 Москва — Архангельск, А-114 Вологда — Новая Ладога, территориальные магистрали Вологда — Вытегра — Медвежьегорск, Тотьма — Нюксеница...



«Поначалу мы снимали комнаты, которые нам предоставляли в своих домах (избах) жители окрестных сел или селились в теплушках. А если объект был долгосрочный, то для бригад устраивался временный городок — со столовой, штабом. Все как положено! Ведь мы работали на объектах, бывало, месяца по два», — вспоминают вадовцы.

Специалисты ВАДа активно взаимодействовали с представителями администраций регионов и местных дорожных подразделений. Со временем работа в Вологодском крае принесла успех не только самому предприятию: деятельность компании по созданию в этом регионе строительного управления способствовала поэтапному развитию территории и, конечно же, трудоустройству местного населения (более 80% работников управления — это жители Вологодской области).

Так, по оценке руководства администрации области и дорожных служб, благодаря приходу на объекты Вологодчины специалистов компании «ВАД», «местные дорожно-строительные организации заметно повысили культуру производства». Закупалась новая дорожная техника, тщательно отслеживалось качество выполненных работ, которые в результате улучшали и качество жизни вологжан...

Вот что рассказывает начальник вологодского строительного управления АО «ВАД» Михаил Арсеньевич Захаров: «Вологжане отлично помнят, в каком плачевном состоянии были дороги Вологодской области в 1990-е годы. Дорожная сеть с каж-



дким годом все больше и больше приходила в негодность. Хорошие, качественно отремонтированные и безопасные мосты, трассы, городские улицы казались тогда несбыточной мечтой. Когда в 2000 году дорожники из компании «ВАД» начали работы в нашем регионе, им сразу же поручили ответственный участок — капитальный ремонт автодороги Тотма — Нюксеница — Великий Устюг (на участке между Тотмой и Нюксеницей, протяженностью 5 км), а также ремонт улицы Герцена в Вологде. Коллектив АО «ВАД» сразу показал высокий уровень качества и безопасности работ, которые, к полному удивлению горожан, велись в вечернее и ночное время, чтобы не мешать дневному потоку транспорта и не создавать пробки».

В августе 2000 года были начаты дорожные работы и в Республике Карелия, которая на рубеже нового тысячелетия встала перед историческим выбором: остаться неприязнительной северной окраиной, «пределом земли», как считалось в старые времена, — или шагнуть в будущее, став настоящим перекрестием путей всех северных регионов. «От того, какими окажутся трассы Карелии, во многом зависит судьба края в наступающем столетии», — писала местная пресса.

«Чтобы строить дороги в Карелии, нужно было сначала решить задачу, связанную с особенностями этого региона, а именно — «скала — болото». Такая задача только на первый взгляд кажется незамысловатой», — отмечают дорожники.

Карелия считается одним из самых заболоченных регионов мира. Болота в республике соединены в сложные болотные системы, хранящие в себе значительные запасы торфа. При этом красота почти нетронутой природы Карелии поражает воображение. Живописные пейзажи скалистых озерных берегов, сосны, растущие прямо из скал, водопады и каменные каньоны — все это притягивает сюда огромное количество туристов, рыбаков, спортсменов. И как же здесь без дорог?



Дорожники ВАДа, сами будучи романтиками, понимали, что нарушить гармонию природы Карелии грубым вмешательством недопустимо. Поэтому при строительстве дорог в этих местах были использованы самые передовые на тот период технологии, техника, новые качественные материалы, позволившие максимально эффективно справиться с довольно сложными задачами.



Начальник строительного управления АО «ВАД» по Республике Карелия Андрей Васильевич Антошенко, рассказывая об особенностях проведения дорожных работ в регионе, заметил: «Здесь часто встречаются участки с пластичной, сметанообразной глиной или пучинистые грунты. Особую сложность представляют болота: нам приходилось прокладывать дорогу через болота, глубина которых иногда достигала более тридцати метров».

На болотистых участках с целью усиления слабого основания проводилась выторфовка с помощью техники (реже применялась технология так называемого «выдавливания»). Перед тем как приступить к работам, специалистами проводился анализ почвы на наличие в ней торфа. Выяснялось, на какой глубине залегают торф, определялась глубина до минерального дна. Выемка грунта осуществлялась при помощи экскаваторов. После этого на дно укладывалось геотекстильное полотно высокой плотности, края которого поднимались над поверхностью. После пошагового замещения выбранного ненадежного грунта песком эти края заворачивали над слоем песка, образуя так называемую «обойму».

Данная технология позволяла проводить дальнейшие работы без опасения того, что грунт может просесть. Сам же торф, добытый таким методом, вывозился с территории строительства и далее использовался по своему назначению.

Специально для строительства дорог в Карелии предприятием были закуплены 50 полноприводных КамАЗов. С первого дня их работа была организована таким образом, чтобы машины эксплуатировались круглосуточно. Но даже такой мощной технике не удавалось пробить «пионерную» дорогу.

Тогда вадовцы, всегда нацеленные на качество, а также безопасность проведения работ, решили позаимствовать опыт прохождения подобных трасс у скандинавов. В Швеции были приобретены 30-тонные сочлененные самосвалы Volvo, которые практически не имеют предела по проходимости. В их кузовах можно было перевозить до 18 кубов грунта или щебня.

«Асфальт нам доставляли карелы – в Карелии были свои заводы. Щебень мы также использовали местный. Да и как иначе – республика богата этим материалом, к тому же он весьма качественный (кстати, до сих пор мы используем только карельский камень – и этот вопрос для нас закрыт)», – продолжает Владимир Овсянников.

Важно заметить, что по причине отсутствия в действующей нормативной базе измерительных методов и норм контроля качества устройства щебеночных оснований компания «ВАД» разработала собственные нормы качества. Качество устройства щебеночного основания дороги ее строители определяют при помощи переносной установки динамического нагружения LEG-SD немецкого производства.

Впервые в истории Республики Карелия дорожно-строительная компания на своих объектах организовала круглосуточную работу, что, в свою очередь, позволило значительно сократить сроки, в том числе при строительстве дорог Долматово – Няндома – Каргополь – Пудож, Пряжа – Леметти, Вологда – Кириллов – Пудож – Медвежьегорск. Трудились дорожники практически до наступления зимы.

Местные жители карельских поселков, рядом с которыми разворачивались работы, встречали дорожников с радостью и благодарностью, понимая, что вместе с построенными дорогами у них начнется другая, качественно лучшая жизнь. А у самих дорожников, по мере накопления опыта и профессионализма, усложнялись и объекты строительства.

На стыке двух веков о предприятии «ВАД» как о подрядной компании новой формации заговорили СМИ, общественные организации, а также ведомственные учреждения разных уровней.

